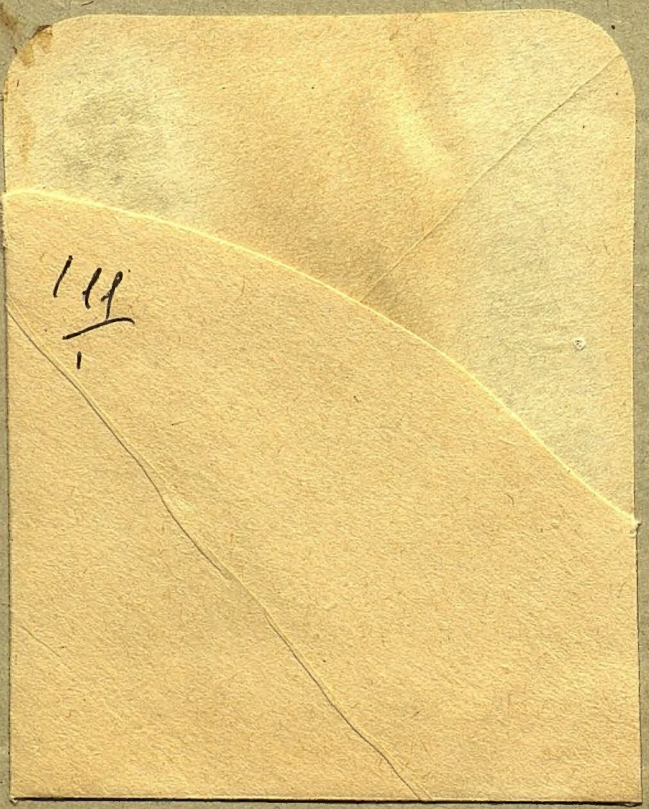
С 91(98)
А825

АРКТИЧЕСКИЕ НАВИГАЦИИ

1

184290



Экз. № 591

ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

С91(98)
А 825

АРКТИЧЕСКИЕ НАВИГАЦИИ

сборник первый

Редакция сборника:
проф. Н. Н. Зубов, А. И. Минеев, (отв. секретарь), А. В. Остальцев, Н. П. Степанов и М. Б. Черненко.

184290

1948

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

1955

1966 г.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
Москва-Ленинград
1941

91(98)

СОДЕРЖАНИЕ

И. Д. Папанин — За новые успехи! 3

Арктическая навигация 1939 года

Н. А. Еремеев — Обзор морских операций в Западном секторе Арктики . . 11
Д. А. Дрогайцев — Синоптика на службе навигации 38
В. Н. Кошкин — Ледовый патруль в Карском море 52
С. Д. Лаппо и В. С. Назаров — Ледовая служба 65
В. В. Васильев — Рейс т/х „Юкагир“ 74
Л. К. Шарбаронов — Четыре рейса л/п „Русанов“ 81
В. С. Калитаев — Первый морской рейс в устье р. Яны 91
Д. Н. Сергиевский — С караваном землечерпалок по Северному морскому пути 95
А. И. Минеев — Енисейская операция 103
К. А. Радвиллович — Из опыта работы Штаба Восточного сектора 150
М. В. Готский — В Восточном секторе Арктики 164
А. Г. Костюк — Арктические порты 175
Н. А. Финякин — Уроки двух аварий 185

Из опыта прошлых навигаций

А. И. Минеев — Морские операции 1938 г. в Западном секторе 192
В. С. Назаров — Ледовая обстановка при выводе зимовавших судов (1938 г.) . 225
Н. А. Еремеев — Анализ времени стоянки в портах (1938 г.) 227
К. А. Радвиллович — Морские операции 1938 г. в Восточном секторе . . . 246
Н. П. Степанов — Зимовка 1937 года 259

Приложения

1. Исполнительный график работы ледоколов в навигацию 1939 г. 265
2. Исполнительный график работы транспортных судов в навигацию 1939 г. . . 267

1984 2002 2010 1995

Письма и статьи адресовать: Москва, Никитский бульвар, 9, Издательству Главсевморпути, для редакции сборника «Арктические навигации».

И. Д. Папанин

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ!

При организации в 1932 году Главного управления Северного морского пути при СНК СССР партия и правительство поставили перед ним задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря к Берингову проливу, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.

Арктические навигации расширяются с каждым годом. Успехи, достигнутые в освоении Северного морского пути, позволяют от экспедиционных плаваний перейти к нормальной эксплоатации этой морской трассы. В руках советских полярников имеются все средства, для того чтобы выполнить историческую директиву XVIII съезда ВКП(б): «Превратить к концу третьей пятилетки *Северный морской путь* в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Плавание в Арктике связано с рядом особых трудностей, которых нет в других морях. Ограниченность сроков навигации, скопление на пути кораблей неравномерно распределяющихся полярных льдов, а также неполная изученность трассы в гидрографическом и гидрологическом отношении, продолжительные туманы, большое количество банок и отмелей составляют те главные трудности, с которыми повседневно сталкиваются судоводители в Арктике. Работа флота в Арктике принципиально отличается по своему характеру от обычных плаваний. Если в свободном от льда море транспортное судно идет самостоятельно от порта отправления до порта назначения, то в арктических морях уже при сравнительно небольшой ледовитости такого рода плавания невозможны. Это вынуждает плавать в Арктике караванами, с помощью ледоколов.

Для успешного преодоления ледовых препятствий, встречающихся на пути как транспортных, так и ледокольных судов, необходимы сложная организация и взаимодействие ледокольного флота, авиации, гидрографии, службы погоды и льда. Весь этот большой механизм должен работать согласованно, иначе неизбежны тяжелые ошибки.

Полярные моряки из года в год накапливают опыт, настойчиво разрабатывают своеобразную стратегию и тактику ледового мореплавания.

Однако до последнего времени вопросы арктических навигаций освещались лишь в порядке краткого подведения итогов или разбора частных случаев ледового судовождения, работы портов и т. д.

Между тем дальнейшие успехи в освоении Северного морского пути во многом зависят от того, насколько вдумчиво и детально будут

наши кадры изучать успехи и недостатки прошлых навигаций. Возникает настоятельная потребность подвергать систематическому разбору всю работу арктического флота. Для этого с 1940 года начинается систематическое издание сборников статей по вопросам арктического мореплавания под общим названием «Арктические навигации».

Помимо освещения хода прошлых навигаций, на страницах сборников большое место будет уделено работе тех отраслей хозяйства Главсевморпути, которые обслуживают в ходе навигаций морской транспорт.

Страницы сборника открываются для самого широкого обмена опытом и обсуждения наиболее принципиальных вопросов арктического мореплавания.

* * *

Приступая к описанию арктических навигаций, следует напомнить о тяжелых прошлых ошибках Главсевморпути, которые никогда больше не должны повторяться.

В навигацию 1937 года был заморожен почти весь ледокольный флот Главсевморпути и около половины транспортных судов. Признав итоги навигации 1937 года неудовлетворительными, Совет народных комиссаров Союза ССР в постановлениях от 28 марта и 29 августа 1938 года отметил, что причинами столь тяжелых ошибок в навигацию 1937 года, а также причиной ряда других существенных недостатков в работе Главсевморпути являются: плохая организованность, наличие самоуспокоенности и зазнайства, а также совершенно неудовлетворительная постановка дела подбора работников, что создало благоприятную обстановку для преступной антисоветской деятельности вредителей в ряде органов Главсевморпути.

Крупнейшими недостатками в работе Главсевморпути являлись отсутствие систематического изучения трассы и Полярного бассейна, недостаточное обеспечение морского арктического флота топливом и другим снабжением, эксплоатация на износ ледокольного и речного флота, отсутствие технического надзора и ремонта, большое количество аварий и т. д.

СНК СССР особо отметил, что Главсевморпути «совершенно недостаточно занимался решением основной своей задачи — освоения Северного морского пути». Намеченные правительством конкретные пути борьбы с прошлыми ошибками ясно и точно определили план дальнейших работ и помогли перестроить всю деятельность Главсевморпути.

Развитие морского транспорта Главсевморпути играет ведущую роль в подъеме всего народного хозяйства на Крайнем севере.

Наши работники всегда должны помнить, что успешное проведение морской навигации помогает решать на Крайнем севере и другие хозяйственные вопросы: лучше использовать богатства недр Севера, скорее строить, лучше торговать, обеспечивая товарами многонациональное население Крайнего севера, повышать заготовки пушного сырья.

Навигация 1938 года по существу почти целиком проходила под знаком освобождения и вывода зазимовавшего во льдах флота. Следующая навигация — 1939 года — представляла собой первый опыт нормальной эксплоатации Северного морского пути.

Практика этих навигаций показала, что при наличии уже созданных технических ресурсов (ледокольный флот, полярная авиация, сеть полярных станций и т. д.) можно развернуть транспортные операции в значительно больших масштабах, чем они проводились до этого времени.

Высокий подъем социалистического соревнования и стахановское движение среди моряков, полярников и летчиков обеспечили успех навигации 1939 года. План грузоперевозок был выполнен на 126%. В прямом направлении выполнение составило 102,3% против утвержденного плана, в обратном и междупортовом направлениях — 155,1%. План пассажирских перевозок был выполнен на 242,7%.

Успех навигации 1939 года объясняется прежде всего тем, что работа флота Главсевморпути стала более организованной, более плановой. Все силы были сосредоточены на выполнении графика морских операций. Впервые этот график был разработан с достаточной тщательностью и учетом данных науки. Штаб операций принял все меры к тому, чтобы график выполнялся гибко и оперативно.

Серьезным достижением было то, что каждый полярник, каждый полярный моряк, капитан корабля осознал необходимость максимально строгого соблюдения графика. Без работы по графику и плану нормальное действие транспортной магистрали немыслимо.

Работа флота, авиации и всех береговых организаций направлялась из единого центра по единому плану. Наблюдавшаяся еще недавно партизанщина, дезорганизовавшая всю работу, была изжита.

Четкая работа синоптической службы, ледовой авиаразведки и небольших патрульных судов, следивших за состоянием кромки, позволила Штабу морских операций направлять караваны и отдельные суда по наивыгоднейшим направлениям, где борьба со льдами требовала наименьшей затраты сил.

Однако попрежнему узким местом, требующим большого напряжения сил для успешного завершения навигации, явились арктические порты. Порты Тикси и Провидение не располагали простейшей механизацией для производства погрузо-разгрузочных работ, нехватало пловучих средств — барж, лихтеров, кунгасов, моторных ботов.

Значительные трудности выявились также при проводке судов. Некоторые участки трассы оказались недостаточно обставленными и даже неправильно показанными на картах. В частности, гидрографически неизученным оказался пролив Матиссена, которым воспользовалось командование, когда путь к проливу Вилькицкого вокруг о. Русского закрыли льды.

Выяснились и другие недостатки по линии охраны безопасности мореплавания. Факты серьезных аварий гидрографических судов «Зюйд» и «Циркуль» и ледокольного парохода «Садко» явились позором для всех полярников.

Крупнейшим недостатком навигации 1939 года была высокая себестоимость арктических перевозок. Далеко не все было сделано для снижения себестоимости за счет мобилизации внутренних ресурсов, лучшего использования грузоподъемности флота, экономного расходования материалов и топлива, ликвидации всяческих излишеств и бесхозяйственности.

По итогам навигации партия, правительство, весь советский народ оценивали работу полярников.

Короткий период навигации явился генеральной проверкой всей нашей деятельности за прошедший год: проверялась работа каждого

корабля, судоремонтного завода и верфей, мастерских и затонов, морских и речных пароходств, портов и авиационных линий и т. д.

Награждение ряда работников Главсевморпути орденами и медалями Союза ССР — свидетельство высокой оценки всей деятельности Главсевморпути в 1939 году.

* * *

Навигация 1940 года была следующим шагом вперед в выполнении исторического наказа XVIII съезда ВКП(б).

Значительно увеличенный против 1939 года план морских перевозок 1940 года выполнен на 110,6%, в том числе по арктическим перевозкам на 117,6%. План перевозок пассажиров выполнен на 181,7%.

Арктические порты добились в этом году лучших показателей в работе: порт Провидение выполнил план на 107,5%, Тикси на 94%, Диксон на 92,2%. Невыполнение плана портами отчасти объясняется тем, что часть ранее запланированных грузов была снята с перевозок.

Навигация 1940 года проходила при сложной ледовой обстановке. Своеобразием ее явилось то, что пролив Маточкин Шар был закрыт льдами чуть ли не до 7 августа. Первые караваны судов пришлось проводить вокруг мыса Желания.

Ледовая обстановка в море Лаптевых была почти такой же, как в 1937 году. Большой массив 8—10-балльного льда в течение всего лета сильно затруднял плавание судов, особенно на подходах к Хатангскому заливу. Но в навигацию 1937 года зазимовало 26 судов, в 1940 году — ни одного.

На востоке, в Чукотском море, в начале навигации ледовая обстановка была достаточно благоприятной. С конца августа льды в районе Чаунской губы прижало ветрами к побережью, и плавание судов было сильно затруднено.

Благодаря четкой расстановке ледоколов и правильной организации навигации все грузы были доставлены по назначению. Исключением явилась небольшая партия груза для мыса Шалаурова, которую пришлось выгрузить в соседнем пункте для последующей доставки по назначению зимним путем. Произошло это потому, что пароход «Сталинград» был плохо погружен в Архангельске и грузы пришлось перерабатывать в Тикси при весьма неблагоприятных условиях. Из-за этого каботажные суда были задержаны в порту и не смогли своевременно доставить грузы на полярную станцию.

В 1940 году дальний завоз в Арктику угля, столь нужного нашей стране, почти полностью прекращен. Флот Северного морского пути работает на арктических углях. Арктические угольные рудники выполнили 98,4% плана (Сангарские копи — 100,1%, Зырянка — 76,0).

Навигации 1939 и 1940 годов подготовили все условия для перехода Главсевморпути к новому этапу работы.

Морские операции двух последних лет, проведенные под лозунгом коммерческой эксплоатации, по существу еще не стали полностью коммерческими. Задача ближайшего времени состоит в том, чтобы перейти к окончательной и планомерной эксплоатации Северного морского пути, к превращению его на деле в нормально действующую водную магистраль.

Для этого прежде всего необходимо резко увеличить объем грузоперевозок. Безусловно неправильно то, что такое увеличение ставили

часто в прямую зависимость от увеличения тоннажа. Такие требования являются пережитком периода экспедиционных плаваний. Пора понять, что *основные элементы нормальной эксплоатации—это полное использование всех транспортных возможностей на Северном морском пути, полное использование портов, флота и всего навигационного времени.*

Неиспользованных резервов у нас немало.

Первый резерв — время выхода судов из портов отправления. Хотя в навигацию 1940 года были достигнуты некоторые успехи и в погрузке, но все же она началась с большим опозданием. Транспортные фрахтованные суда из-за поздней подачи судов Наркомморфлотом и задержки доставки грузов к месту погрузки вышли из Архангельска с опозданием на 157 судо-суток.

На Дальнем Востоке наблюдались те же недостатки — суда выходили значительно позже установленных сроков.

Второй резерв — это прохождение пролива Вилькицкого в более ранние сроки или изыскание возможностей обхода его. Ледокольный флот несомненно может и должен обеспечить решение такой задачи.

Третий резерв — сокращение простоев судов в арктических портах. До сих пор эти простои сильно сказываются на оборачиваемости судов. Графики работы судов заранее предусматривают значительный запас времени на простои по разным причинам.

Несомненно, что интенсификация погрузо-разгрузочных работ, исчерпывающее использование механизации даст весьма существенные результаты. Следует отметить, что в этом году порт Тикси сумел обработать 17 судов раньше срока, сэкономив 357 часов, несмотря на то, что механизация порта использовалась только частично и, кроме транспортеров, проработавших весьма короткий срок, все остальные механизмы поступили в порт с запозданием.

Этот пример свидетельствует о том, что существующие нормы погрузо-разгрузочных работ несомненно занижены.

Огромные резервы заложены и в скоростях движения флота и на многих других участках.

По плану 1941 года использование этих резервов позволит увеличить объем грузоперевозок по Северному морскому пути на 19,0% по тонно-милям и на 39,2% по тоннам без увеличения транспортного флота. Впервые наш флот будет работать без дотации.

Увеличение перевозок намечается прежде всего за счет введения двойных рейсов.

Сейчас можно считать, что из метода одинарных рейсов мы почти все выжали. В 1940 году ни один пароход не ушел в плавание пустым или недогруженным. Суда загружались по марку и в прямом и в обратном направлении.

Двойные рейсы — это следующий этап в росте грузоперевозок по Северному морскому пути.

Первые попытки двойных рейсов были предприняты в истекшем году. Фактически пароходы «Диксон» и «Мироныч» совершили полуторные рейсы. Но возвращались они буквально «на пределе». Оба судна имели сверхплановые задержки главным образом из-за плохой работы портов. Не будь этих задержек, суда могли бы проделать не полуторные, а двойные рейсы.

Переход к двойным рейсам потребует большой напряженной, четкой и согласованной работы всех организаций Главсевморпути. Надо отметить, что там, где корабли идут сквозь льды, где личному составу

приходится бороться с природой,— там задержек почти нет. Средние коммерческие скорости у нас все время опережают установленные нормы. Следовательно, наши моряки с природой справляются лучше, чем с работами в тех местах, где пароходы погружаются и разгружаются.

При двойных рейсах суда с грузами должны дважды приходить в порт назначения и дважды возвращаться в порт отправления. При этих условиях всякая задержка в доставке грузов хотя бы на 2—3 дня нетерпима.

Для успешного выполнения увеличенного плана перевозок необходимо прежде всего наладить дело судоремонта. Начиная с 1941 года флот Западного сектора будет ремонтироваться на заводе Главсевморпути, что несколько разрядит напряженное положение предыдущих лет. График судоремонта сжат. Суда, и в первую очередь ледоколы, должны выйти в море в более ранние сроки, чем обычно. Эту задачу решает прежде всего коллектив судоремонтного завода.

Выход судов в арктическое плавание в значительной мере зависит от своевременности поступления грузов в порты отправления и высококачественной их обработки в этих портах. Опоздание и недозавоз грузов, излишнее размельчание грузовых партий, наблюдавшееся в навигации 1939—1940 годов, должно быть полностью ликвидировано. В 1939 и 1940 годах график составлялся с резервом, в 1941 году этих резервов не будет.

В наступающем году перед полярной авиацией стоит задача полного освещения трассы Северного морского пути.

При разборе морских операций 1938 года на коллегии Главсевморпути один из гидрологов правильно отметил, что «знание льда равносильно его отсутствию». Море никогда не бывает сплошь покрыто льдом, всегда есть слабины, знание которых позволяет найти путь для проводки судов. Для этого необходимо более правильно организовать ледовую авиаразведку и прежде всего в преднавигационное время. Вначале разведка (в апреле—мае) должна выяснить, какие процессы происходят в массивах льда, определить возможные линии отрыва. Позднее преднавигационная разведка (июнь — первая половина июля) должна определить весь путь для проводки судов.

До сих пор наша основная навигационная трасса проходила вблизи берегов. Дальнейшее развитие арктического мореплавания требует изыскания и освоения новых направлений. Не исключена возможность того, что в ближайшие годы наши корабли пойдут северным вариантом — вокруг мыса Молотова, вокруг Ново-Сибирских островов и острова Врангеля. Эти направления должны быть освоены на случай закрытия льдами южных проливов.

Авиация сейчас еще недостаточно приспособлена для такой работы. Так, например, в 1940 году, когда остров Врангеля был чист от льдов со всех сторон, только отсутствие в нужное время самолета дальнего действия не дало возможности разведать путь от острова Врангеля к проливу Санникова.

Полярная авиация должна расширить район ледовой разведки, освещать для судоводителей весь Северный морской путь, включая и высокие широты.

К навигации 1941 года должно быть закончено строительство причалов во всех арктических портах. Многое сделано и делается по линии механизации работ. Это позволяет значительно улучшить и уско-

33—1

рить погрузо-разгрузочные работы, увеличить нормы обработки грузов, обеспечить быструю обработку судов.

В отдельных пунктах разгрузка судов проходила неблагополучно из-за недостаточно четкого взаимодействия речного и морского флота. В 1940 году суда погашали эти задержки за счет сокращения ходового времени. Сейчас, при работе по графику, составленному без резервов, каждому судну будет дан минимальный срок для погрузо-разгрузочных работ.

У моряков есть законные претензии и к полярным станциям, особенно к рации бухты Тикси. До сих пор еще бывает так, что суда из-за отсутствия радиопеленга бродят где-либо в тумане, хотя ледовая обстановка в это время позволяет итти вперед. Сеть радиостанций в Арктике должна быть крепко усилена по сравнению с тем, что есть. Кроме того, существующие рации должны работать более четко, чем теперь.

Часто радисты ссылаются на то, что в плохой их работе виновата природа. О том, что радиоволны в Тиксинском районе проходят плохо, известно еще с 1932 года, со времени плавания «Сибирякова». Однако дело не в этом. Некоторые товарищи очень метко отметили один важный «закон прохождения», о котором нельзя забывать: когда слушают — слышат, когда не слушают — не слышат. Именно в этом разница между хорошей работой радиосвязи в Диксонском районе и плохой работой в Тиксинском.

Освоение северных вариантов потребует создания ряда новых полярных станций. В истекшем году успешно работали временные полярные пункты, обслуживающие корабли радиосвязью и метеосводками, на островах Тыртова, Правда и Гейберга. Несомненно, такие полярные станции будут созданы и на ряде других точек трассы. Условия для этого подготовлены.

Уже из этих примеров видно, что проведение двойных рейсов требует слаженной ударной работы и флота, и портов, и авиации. Главсевморпути имеет много организаций, которые находятся в самом тесном взаимодействии. Во всех этих звеньях большевики — партийные и непартийные — должны выявлять все имеющиеся резервы и мобилизовать их для увеличения арктических перевозок. Двойные рейсы — это серьезный план дальнейшего роста Северного морского пути, они явятся проверкой всей нашей деятельности.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) в резолюции по докладу тов. Маленкова отметила, что «в морском и речном транспорте плохо организована погрузо-разгрузочная работа в портах и на пристанях, имеются недостатки в организации движения судов и все еще велико количество нарушений правил технической эксплоатации флота, вследствие чего суда часто выходят из строя и становятся на ремонт во время навигации». Это указание целиком и полностью относится и к работе Главсевморпути. Мы обязаны уже в 1941 году крепко поработать над тем, чтобы эти крупнейшие недостатки в работе арктического флота были устранены.

Вся армия полярников всегда пользовалась и пользуется большой поддержкой ЦК ВКП(б), правительства, всего советского народа. Надо сказать, что правительство никогда не отказывает в помощи Главсевморпути. Главсевморпути достаточно богато как деньгами, так и техническим снаряжением. Это обстоятельство — именно, что Главсевморпути всегда было богатой организацией, что армия полярников стоит в центре внимания всей нашей страны, — кое-кому вскружило го-

33—1

лову. В нашей системе до сих пор имеет место легкое отношение к деньгам, к материальным фондам — правда, сейчас это не в такой мере, как было раньше, но во всяком случае и сейчас еще далеко не изжито.

Надо прямо сказать, что самоуспокоенность у нас еще имеется. У нас есть еще люди, которые считают, что очень хорошо составлять план с резервами, которые обеспечивают уверенное его выполнение. Это неправильная, антигосударственная практика.

Мы должны с этими настроениями покончить. План должен быть напряженный, за выполнение которого надо бороться. И я убежден, что мы такой план выполним, если по-большевистски будем за него драться.

Полярники в своей практической работе должны руководствоваться указаниями тов. Маленкова в его докладе на XVIII Всесоюзной конференции:

«Мы должны и можем добиться уже в ближайшее время дальнейшего подъема нашей промышленности и транспорта.

Надо только, чтобы все наши партийные организации, все руководящие работники промышленности и транспорта со всей большевистской настойчивостью взялись за немедленную ликвидацию недостатков в работе промышленности и транспорта, коренным образом улучшили свою работу в этой области.

Мы не можем удовлетвориться уже достигнутым и не видеть крупных недостатков в работе промышленности и транспорта. Терпимость к этим недостаткам чрезвычайно опасна и вредна.

Нельзя терпеть, чтобы у нас где-либо жили и процветали настроения благодушия и довольства достигнутым. Такие настроения делают работников нетребовательными и слепыми в отношении к недостаткам. Такие настроения не к лицу большевикам.

Большевик должен отличаться непримиримостью к недостаткам, требовательностью к себе, ко всей своей работе. Этому учит нас товарищ Сталин.

Для большевика интересы государства, интересы своей родины должны быть превыше всего. Большевик должен быть дисциплинированным в выполнении решений партии и правительства. Закон есть закон для всех. Мы все слуги государства. Этому учит нас товарищ Сталин».

* * *

Первый сборник «Арктические навигации», посвященный в основном разбору навигации 1939 года и частично навигаций 1937—1938 годов, несомненно обладает рядом недостатков, в частности в нем неполно освещены вопросы перехода к нормальной коммерческой эксплоатации, слабо разработаны вопросы тактики плавания. Эти недостатки могут быть восполнены только при участии в следующих сборниках широкого актива капитанов, работников штабов проводки, эксплоатационников, портовиков, гидрографов, гидрологов, синоптиков.

Работники Главсевморпути своими советами и участием в последующих выпусках сборника должны сделать это издание настольной книгой арктических работников.

АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ 1939 ГОДА

Н. А. Еремеев

ОБЗОР МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ В ЗАПАДНОМ СЕКТОРЕ

Арктическая навигация 1939 года является первой после XVIII партийного съезда. Директива съезда о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль была положена в основу нашей работы.

При подготовке к проведению морских операций было обращено особое внимание на четкую проработку плана операций, графика движения судов, графиков работы в портах, взаимодействие морских судов с речным флотом и пр.

Операции в Арктике значительно отличаются от обычных морских операций в нормальных условиях. При составлении плана операций и графиков приходится считаться со специфическими условиями ежегодно меняющейся ледовой обстановки и кратким периодом навигационного времени. С другой стороны, эти же особые условия плавания по Северному морскому пути требуют максимально точного соблюдения графика движения судов, который является обязательным для работы и на обычных морских путях.

План морских операций и графики, ввиду особых условий плавания по Северному морскому пути, обычно составляются на основе долгосрочных ледовых прогнозов, которые дает Арктический научно-исследовательский институт. Эти прогнозы определяют как время вскрытия льда в отдельных районах, так и сроки более легкого продвижения судов во льду.

Проработанный таким образом материал (планы морских операций и графики движения судов) был подвергнут тщательному анализу на расширенной морской конференции в мае 1939 года. В работах этой конференции участвовали капитаны, старшие механики, помполиты судов флота Главсевморпути, капитаны части транспортных судов Наркомморфлота, работники местных морских контор и пароходства, научные работники и др. Таким образом, долголетний опыт полярных моряков был учтен и планы морских операций и графики движения судов были должным образом прокорректированы.

Два вопроса подверглись особой дискуссии. Согласно с данным АНИИ прогнозом о вскрытии пролива Вилькицкого в первой декаде августа было намечено прохождение первым караваном траверза мыса Челюскина 4 августа, при выходе его с острова Диксон 27 июля.

При этом предполагалось сосредоточить в один караван почти все транспортные суда, идущие с запада на восток. Некоторые участники конференции считали, что этот срок прохода мыса Челюскина является неверным и всю операцию следует несколько сдвинуть на более поздний срок.

Однако после обсуждения этого вопроса конференция пришла к заключению, что надо все суда сконцентрировать на острове Диксон в период от 20 до 27 июля и подготовить к этому сроку для выхода на восток. Окончательные сроки выхода с острова Диксон должно было уточнить морское командование, в зависимости от фактически сложившейся ледовой обстановки.

Вторым вопросом, подвергшимся детальному обсуждению, был график прихода и обработки судов в арктических портах. По составленному графику предполагалось, что транспортные суда при прохождении одним караваном мыса Челюскина могут одновременно притти в порты назначения. Таким образом, для портов создавалась известная трудность в обработке этих судов. Часть участников конференции считала, что необходимо предусмотреть равномерное поступление судов в порты назначения и тем облегчить работу портов.

Все же в графике сохранялась пачкообразность прихода судов. Это мобилизовывало порты на более трудный и в то же время определенно возможный вариант. Всякие другие варианты более равномерного прихода судов в порты позволяли более легко организовать их обработку. В дальнейшем оба решения оправдались жизнью.

На основе принятого на этой конференции плана операций предусматривалась следующая расстановка ледоколов по трассе Северного морского пути и транспортных судов по отдельным направлениям:

Для ледокольного обслуживания судов Карской операции в юго-западной части Карского моря (новоземельские проливы — остров Диксон) был назначен ледокол «Ленин» (капитан т. Кучерин).

Для проводки судов в районе острова Диксон — пролив Вилькицкого, то есть на наиболее тяжелом в ледовом отношении участке трассы, были назначены линейные ледоколы «И. Сталин» (капитан т. Белоусов) и «Ермак» (капитан т. Сорокин).

Для работы по обеспечению проводки транспортных судов в море Лаптевых был назначен ледокол «Литке» (капитан т. Хлебников).

Транспортные суда были распределены по направлениям следующим порядком:

Колымское направление. П/х «Узбекистан» (кап. т. Пономарев). Т/х «Циолковский» (кап. т. Малыгин). П/х «Мироныч» (кап. т. Прокофьев). П/х «Сакко» (кап. т. Введенский). П/х «Моссовет» (кап. т. Бочек).

Ленское направление. П/х «Крестьянин» (кап. т. Никифоров). П/х «Кара» (кап. т. Рынцин). П/х «Правда» (кап. т. Смагин). П/х «Урицкий» (кап. т. Орловский).

Янское направление. П/х «Казахстан» (кап. т. Калитаев).

Нордвикское направление. П/х «Диксон» (кап. т. Филатов). П/х «Сталинград» (кап. т. Ильин) с дальнейшим проходом в Тикси. Танкер «Юкагир» (кап. т. Васильев) с дальнейшим проходом в Тикси.

Обслуживание полярных станций. Л/п «Дежнев» (кап. т. Хромцов). Л/п «Сибиряков» (кап. т. Ушаков). П/х «Аркос» (кап. т. Караянов).

Обслуживание Новой Земли. Л/п «Русанов» (кап. т. Шарбаронов). П/х «Пролетарий» (кап. т. Рейхакайнен). П/х «Вологда» (кап. т. Котцов). Угольщик — п/х «Пинега» (кап. т. Годзиев).

Начальник морских операций 1939 года — Начальник Главсевморпути, дважды Герой Советского Союза *И. Д. Папанин*

Суда Колымского, Ленского, и Янского направлений, а также танкер «Юкагир» и угольщик обрабатывались в Мурманске и отправлялись в море Мурманским арктическим пароходством. Нордвикское направление, обслуживание полярных станций и Новой Земли было возложено на Архангельскую морскую контору.

Следует особо остановиться на тех новых мероприятиях, которые были проведены в арктическую навигацию 1939 года на основе постановления правительства от 29 августа 1938 года о введении коммерческой эксплоатации флота на трассе Северного морского пути.

К началу арктической навигации был проработан вопрос о переводе ленского и янского завозов грузов на прямые коносаменты. Этим самым грузоотправители были избавлены от заключения нескольких договоров на перевозку и обработку одного и того же груза.

В прошлые навигации каждый грузоотправитель, адресовавший свой груз, например, в Якутск, должен был заключать самостоятельные договоры со следующими организациями: с Арктическим морским пароходством — на перевозку грузов морем, с портом Тикси—на перевалку грузов с морских судов на речные, с Северо-якутским речным пароходством — на перевозку грузов по реке от Тикси до Якутска.

Все это в конечном счете снижало ответственность отдельных транспортных организаций одной и той же системы Главсевморпути. В дальнейшем возникали споры между ними об ответственности за грузы. Установление единого документа на эти перевозки облегчило для грузоотправителя весь процесс перевозки и в то же время увеличило ответственность отдельных звеньев транспортных организаций Главсевморпути.

Вторым большим нововведением в навигацию 1939 года было установление пассажирских перевозок по билетам. До 1939 года перевозка пассажиров происходила без коммерческого оформления, что не давало возможности в достаточной мере проводить контроль над этой морской операцией.

Указанные факты являются показателями перехода работы Главсевморпути на коммерческие начала.

* * *

К июню, то есть ко времени, близкому к началу арктической навигации, состояние судов было следующее: весь ледокольный флот Главсевморпути в составе ледоколов «И. Сталин», «Ермак», «Литке» и «Ленин» находился на ремонте в Ленинграде. Вследствие несоблюдения судостроительными заводами сроков, установленных правительством, ремонт ледокольного флота задержался, и таким образом выход его в Арктику из Мурманска также сильно отстал против сроков, предусмотренных графиком.

Таким образом, общее опоздание ледокольного флота выразилось в 41 судо-сутки, и только один ледокол «Литке» вышел в срок, строго установленный по графику.

№№ п/п	Название судов	Выход в Арктику		Опоздание (судо-суток)
		по графику	фактически	
1	„Иосиф Сталин“ .	10/VII	23/VII	13
2	„Ермак“	10/VII	27/VII	17
3	„Литке“	8/VII	8/VII	—
4	„Ленин“	15/VII	26/VII	11

Флагманский корабль арктического флота — линейный ордена Ленина ледокол «И. Сталин»

Постановка транспортных судов под погрузку также сильно задержалась против сроков, установленных графиком. Это видно из нижеприводимой таблицы:

Название судов	Срок по графику	Фактическая приемка судов	Раньше — позже + (судо-суток)	Срок выхода в море по графику	Фактический выход	Раньше — позже + (судо-суток)
А. Фрахтованные по Мурманску						
Колымские						
„Циолковский"	16/VII	14/VII	— 2	21/VII	21/VII	—
„Узбекистан"	16/VII	9/VII	— 7	21/VII	18/VII	— 3
„Мироныч"	12/VII	23/VII	+11	17/VII	28/VII	+11
„Сакко"	12/VII	15/VII	+ 3	17/VII	22/VII	+ 5
Ленские						
„Кара"	8/VII	16/VII	+ 8	13/VII	24/VII	+11
„Крестьянин"	8/VII	13/VII	+ 5	13/VII	25/VII	+12
„Правда"	12/VII	22/VII	+10	17/VII	28/VII	+11
„Урицкий"	8/VII	16/VII	+ 8	13/VII	26/VII	+13
Янские						
„Казахстан"	8/VII	6/VII	— 2	13/VII	15/VII	+ 2
Угольщик						
„Пинега"	10/VII	19/VII	+ 9	12/VII	22/VII	+10
			+54			+75
			—11			— 3
По Архангельску						
„Диксон"	8/VII	23/VII	+15	15/VII	29/VII	+14
„Аркос"	8/VII	11/VII	+ 3	14/VII	18/VII	+ 4
			+18			+18
			+72			+93
			—11			— 3
Б. Собственные суда по Мурманску						
„Юкагир"	12/VII	14/VII	+ 2	14/VII	18/VII	+
По Архангельску						
„Сталинград"	14/VII	18/VII	+ 4	19/VII	25/VII	+ 6
„Дежнев"	17/VII	11/VIII	+25	23/VII	17/VIII	+25
„Сибиряков"	14/VII	14/VII	—	18/VII	19/VII	+ 1
			+31			+36
			+103			+129
			— 11			— 3

Примечание: П/х „Моссовет" был приписан как база к сквозному каравану землечерпательных машин и поэтому в данную таблицу не включен.

Из этой таблицы видно, что 9 из 12 судов по Архангельску и Мурманску были поданы Наркомморфлотом под погрузку на 72 судо-суток позднее сроков, установленных по графику, и 3 судна поставлены под погрузку на 11 судо-суток ранее сроков, утвержденных по графику.

По собственному флоту лишь л/п «Сибиряков» был поставлен под погрузку в установленный срок, три остальных судна — «Юкагир», «Сталинград» и «Дежнев» — поставлены под погрузку в общей сложности на 31 судо-сутки позднее установленных сроков. Общее опоздание постановки судов под погрузку по Западному сектору выражается в 103 судо-суток.

Из этой же таблицы видно, что в процессе погрузки в Мурманске и Архангельске были допущены простои судов свыше предусмотренных по графику сроков погрузки на 34 судо-сутки, из которых 31 судо-сутки падают на Мурманское арктическое пароходство, а остальные на Архангельскую морконтору.

Основные причины поздней постановки судов под погрузку заключались в задержке с выходом из ремонта судов Наркомморфлотом, а также в позднем прибытии части судов из рейсов, которые предшествовали сдаче этих судов в аренду.

Простои судов под погрузкой также относятся главным образом к несоблюдению Наркомморфлотом взятых на себя по договорам обязательств. В частности, ряд судов подавался с неисправными механизмами (п/х «Крестьянин» был передан с неисправным котельным хозяйством, п/х «Урицкий» — с неисправными грузовыми средствами и т. д.). Другие суда были переданы с недоукомплектованным судовым экипажем, что вызвало простой этих судов после окончания погрузки (п/х «Узбекистан» простоял по этой причине 51 час, п/х «Пинега» — 60,5 часа).

184290.

Пароходства Наркомморфлота не обеспечили суда рейсовым довольствием, что заставило систему Главсевморпути буквально перед выходом судов в море принять на себя заботу об обеспечении рейсовым довольствием экипажей этих судов. Эта неподготовленность пароходств Наркомморфлота также вызвала простой части судов; так, например, «Казахстан» простоял после погрузки 74 часа. Пароходы «Урицкий» и «Кара» имели вынужденные простои в Мурманске — один 72 часа, второй — 64 часа, вследствие того, что были поданы под погрузку Балтийским пароходством вне графика.

Все эти ненормальности в конечном итоге вызвали большой непроизводительный простой судов в порту отправления и задержали их выход в море.

Опоздание с постановкой под погрузку собственного транспортного флота в основном произошло за счет л/п «Дежнев».

Прежде чем перейти к рассмотрению проведения морских операций, необходимо отметить один из серьезнейших недостатков подготовительной работы к перевозке грузов в Арктику, а именно — плохую подготовку грузов и недоиспользование лимитов по отдельным грузоотправителям. Для правильной организации транспортировки грузов и для полного использования тоннажа грузовых судов совершенно необходимо строгое соблюдение грузоотправителями следующих трех положений: своевременного предъявления ответственных спецификаций, своевременного предъявления самых грузов и покрытие их погрузордерами. Только при соблюдении этих трех условий тоннаж может быть правильно и целесообразно использован.

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

Как показал опыт навигации 1939 года, не все грузоотправители в этом отношении были четки и дисциплинированы. Ответственные спецификации, которые являются основным документом для предварительной разброски грузов по судам, представлялись с таким опозданием, что лишали возможности Архангельскую морскую контору своевременно составлять предварительные каргопланы.

Насколько несвоевременно были представлены погрузордера, видно хотя бы из следующих нескольких цифр по Мурманскому арктическому пароходству. Подлежало покрытию погрузордерами на 1 июля 24,6 тыс. *т* груза, фактически было сдано на это число погрузордеров всего лишь на 8,4 тыс. *т*, или 34,1 проц., в то время как и по условиям хозяйственных договоров и по положению, установленному руководством Главсевморпути, к этому сроку должны быть представлены полностью все грузы, покрытые погрузордерами.

Многие грузоотправители, и притом в основном из организаций системы Главсевморпути, не использовали выделенных им лимитов.

Так, по Мурманску не предъявили грузов:

Порт Тикси	403 *т*
Гидрографическое управление	164 „
Московская монтажная группа Управления капитального строительства	62 „
Всего	629 *т*

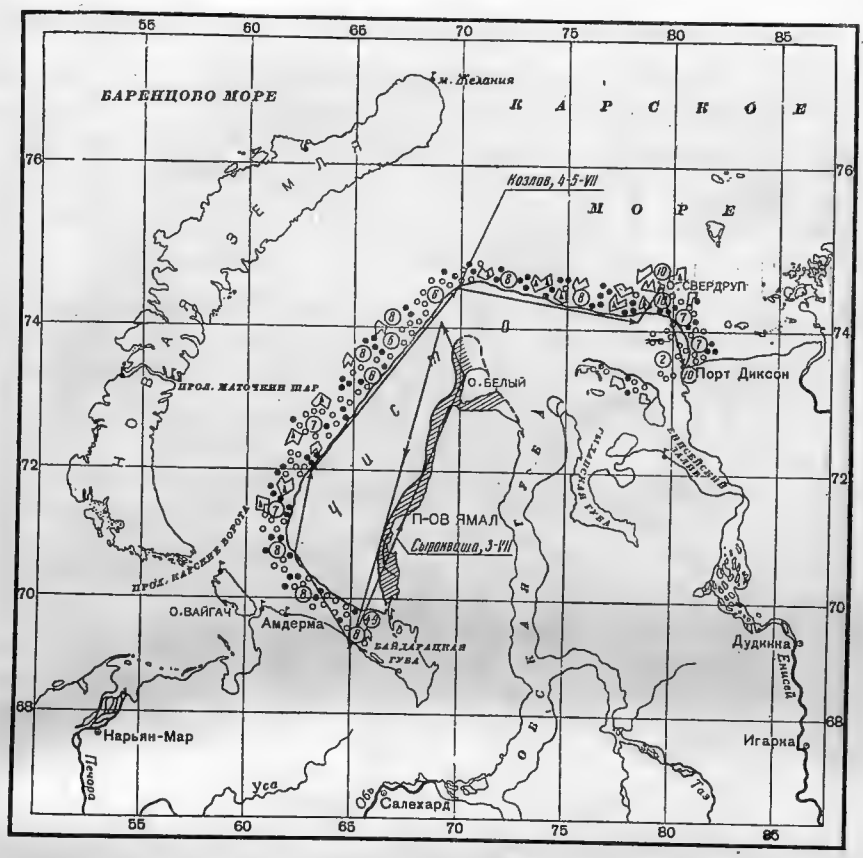
Задолженность клиентуры по предъявлению грузов Архангельской морской конторе выражалась в следующих цифрах:

Управление полярных станций	342 *т*
Управление полярной авиации	59 „
Торговое управление (в том числе по островному хозяйству)	897 „
Управление капитального строительства	511 „
Гидрографическое управление	373 „
Всего	2 182 *т*

Если по Мурманску можно было покрыть недоиспользованные лимиты указанных грузоотправителей грузами другой клиентуры, то по Архангельску этого сделать не представлялось возможным. Архангельская морская контора, как это было указано раньше, в основном отправляла груз по отдельным пунктам Карского моря и по полярным станциям, то есть груз определенного назначения и определенного направления. Поэтому эта контора не имела возможности варьировать отправку грузов; недоиспользование лимитов в конце концов вызвало недоиспользование тоннажа отправляемых в Арктику судов. Так, например, ледокольный пароход «Дежнев» вышел с недогрузом до 300 *т*, п/х «Аркос» во второй рейс вышел с недогрузом в 600 *т*, п/х «Диксон» был отправлен в бухту Кожевникова с недогрузом в 300 *т*.

Совершенно понятно, что недоиспользование тоннажа судов, отправляемых в Арктику, недопустимо, так как каждая тонна грузоподъемности судов составляет большую ценность.

Этот печальный урок должен быть учтен всеми грузоотправителями в дальнейшей работе и выделенные грузовые лимиты должны полностью покрываться грузами.



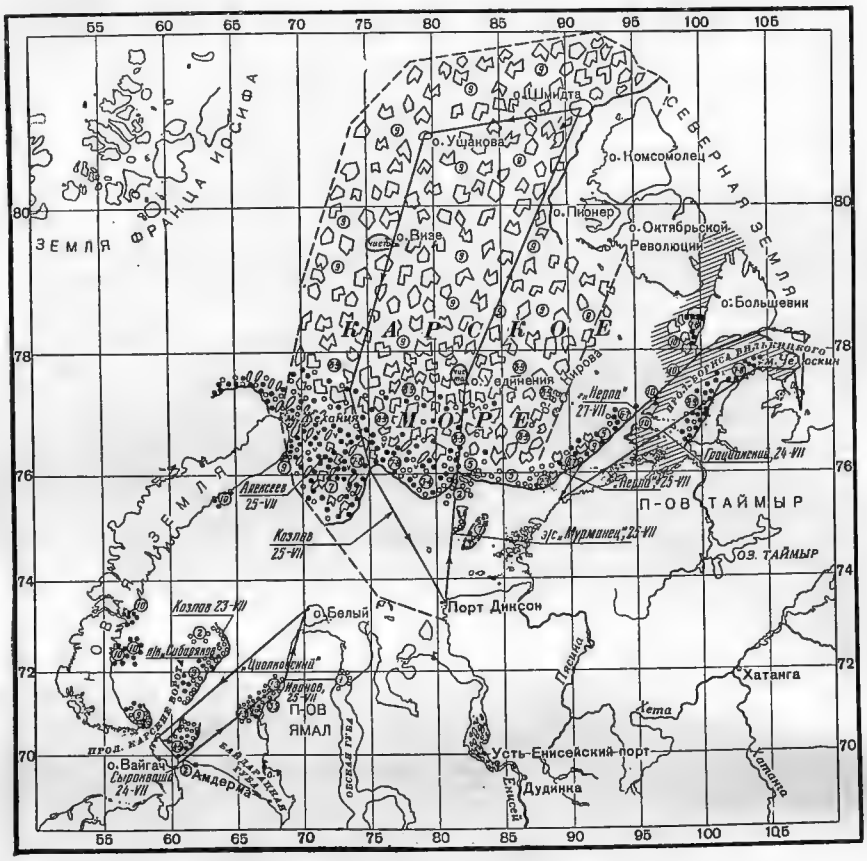
Ледовая обстановка в Карском море за 1-ю пятидневку июля 1939 года

* * *

Опоздание выхода флота из базовых портов в море заставило с первых же дней проведения операций пересмотреть план и несколько перераспределить работу между отдельными ледоколами. Как и намечалось по плану, ледокол «Литке», выйдя из Мурманска в точно установленный по графику срок, подготовил порт Диксон к приему транспортных судов. Кроме работы в самом порту, ледокол «Литке» провел из Енисея первый речной караван с углем на Диксон, и таким образом бункеровочная база была обеспечена углем для снабжения судов, идущих на восток.

Поскольку ледокол «Ленин» значительно опаздывал против сроков, по которым иностранные суда должны были подойти к новоземельским проливам для следования на Игарку, ледоколу «И. Сталин» пришлось принять на себя проводку двух первых иностранных судов «Скрин» и «Севенчур» через Югорский Шар и в юго-западной части Карского моря.

27 июля по графику был намечен выход каравана в составе 12 единиц с Диксона на восток. Фактически же к этому времени на Диксон прибыли лишь 4 судна: п/х «Узбекистан», п/х «Казахстан», т/х «Циолковский» и танкер «Юкагир»; последний попутно имел заход в Амдерму, где слил около 300 *т* нефти. Л/к «И. Сталин» не-



Ледовая обстановка в Карском море за 5-ю пятидневку июля 1939 года

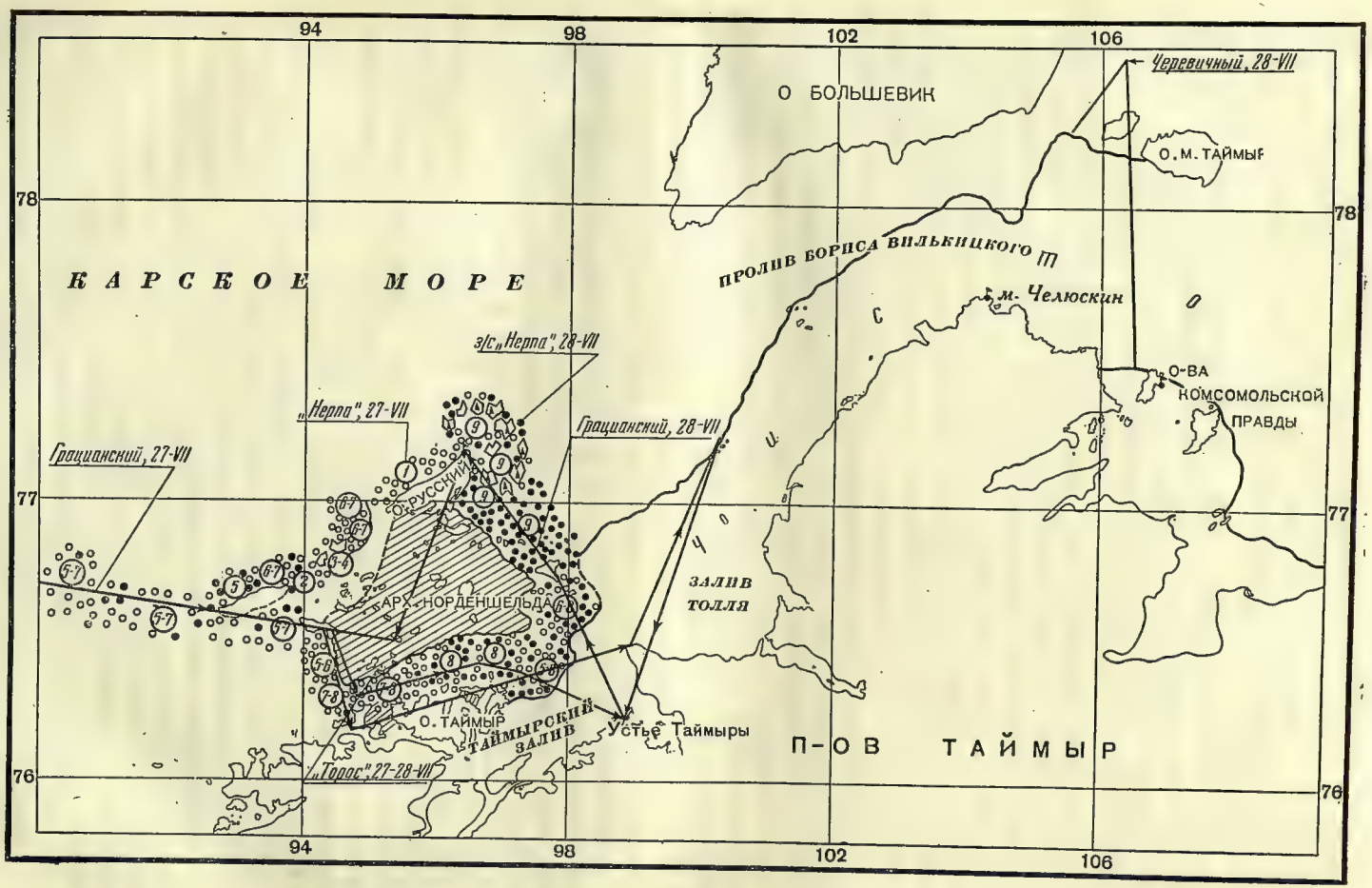
сколько задержался в Юшаре проводкой п/х «Скрин» и «Севенчур». В это время, по донесению авиаразведки, ледовая обстановка от о. Диксон к востоку открыла возможность продвижения судов на восток.

Поэтому было дано распоряжение л/к «Литке» принять под проводку первый караван и двигаться на восток, не ожидая ледокола «И. Сталин».

В то же время предусматривалось, что ледокол «И. Сталин», не заходя на Диксон для добункеровки, пойдет форсированным ходом вслед вышедшему каравану л/к «Литке» и в случае, если последний встретит на своем пути тяжелые льды, включится в проводку этого каравана.

Как видно из приведенных ледовых карт, к концу пятой пятидневки июля, при чрезвычайно большом массиве льда, занимавшем всю акваторию Карского моря, создалась полынья вдоль западного побережья Таймырского полуострова до архипелага Норденшельда. Последний ко времени выхода каравана ледокола «Литке» с Диксона был еще скован невзломанным льдом.

В то же время в восточной части Таймырского залива и далее на восток до мыса Вега наблюдалась вторая полынья. Из этого распределения льда было очевидно, что первый караван встретит наиболее



Ледовая обстановка в архипелаге Норденшельда 27—28 июля 1939 года

тяжелый участок в архипелаге Норденшельда и возможно далее — у самого мыса Челюскина.

Однако полетом пилота Грацианского 27 и 28 июля было установлено, что в южной части архипелага Норденшельда — в проливе Матиссена — лед вскрылся. В это же время пилот Черевичный 28 июля определил, что в районе мыса Челюскина кромка льда сильно отошла на север.

Такое положение дало основание направить караван ледокола «Литке» южным путем, то есть проливом Матиссена. Этот караван успешно прошел архипелаг Норденшельда и 30 июля прошел траверз м. Челюскина — на шесть суток раньше установленного по графику срока.

Эта операция показала, что тактика сосредоточения на о. Диксон 20—27 июля всех транспортных судов была правильна. Если бы суда не опоздали с выходом из портов и прибыли на Диксон к 27 июля при создавшейся ледовой обстановке, весь караван из 12 транспортных судов под проводкой трех ледоколов мог пройти пр. Вилькицкого одновременно с караваном «Литке». Ранний проход почти всех транспортных судов позволил бы раньше закончить основные операции по доставке грузов в б. Кожевникова и Тикси; в то же время можно было использовать освободившиеся суда для сверхплановых междупортовых перевозок или сдать их раньше срока Наркомморфлоту.

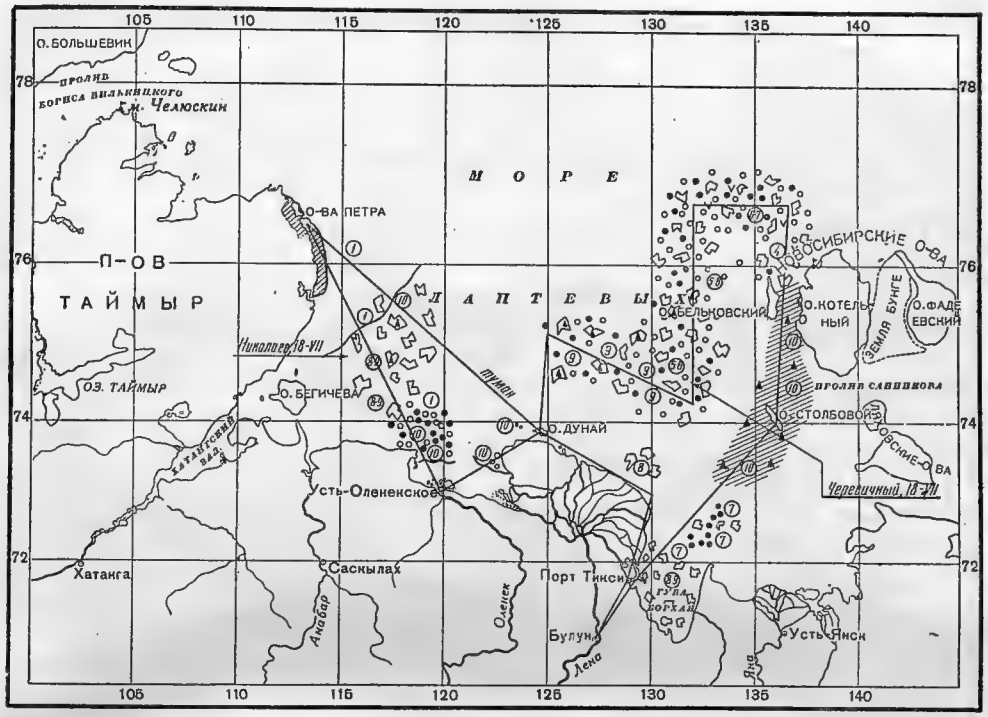
Такая маневренность, конечно, не может считаться обязательной для каждого года. В иные годы все транспортные суда будут сосредоточены в третьей декаде июля на Диксоне, но пройти пр. Вилькицкого не только всем караваном, но и по частям не смогут. Все же применение тактики ранней концентрации флота на Диксоне имеет прямой смысл, так как это даст возможность пропустить суда при первой возможности через наиболее трудный, лимитирующий все операции участок — пр. Вилькицкого.

Правильность этого положения подтверждается навигацией 1937 г., когда часть судов («Моссовет», «Андреев» и др.) свободно прошла пролив 1 августа, тогда как другим судам, прибывшим на Диксон позднее, пришлось частью возвратиться с грузами в порты отправления, а частью остаться в море на вынужденную зимовку.

При такой ледовой ситуации в море Лаптевых теплоходу «Юкагир», имевшему по рейсовому заданию заходы сперва в Тикси, а потом в Кожевниково, был дан приказ изменить порядок заходов. Л/к «Литке» было дано указание вести три остальных парохода по своему назначению.

31 июля к месту стоянки ледокола «И. Сталин» подошел п/х «Сакко», с которым ледокол и пошел на восток. 1 августа ледокол вместе с пароходом «Сакко» прибыл к мысу Челюскина, где отпустил пароход для самостоятельного следования по назначению. Наблюдение за его дальнейшим походом поручили л/к «Литке». Ледокол «Иосиф Сталин» остался до 3 августа в районе мыса Челюскина, производя выгрузку на берег самолета. 3 августа он прошел обратно на запад для встречи со следующим караваном в составе пароходов: «Крестьянин», «Кара» и «Урицкий», вышедших с Диксона 2 августа.

5 августа к острову Правды подошли пароходы «Крестьянин», «Кара» и «Урицкий», которые под проводкой ледокола «Иосиф Сталин» пошли на восток. На подходах к мысу Вега был встречен тяжелый лед, ледокол стал пробиваться на чистую воду, которая была видна на норд в расстоянии около 5 миль, и проводить туда суда поодиночке.



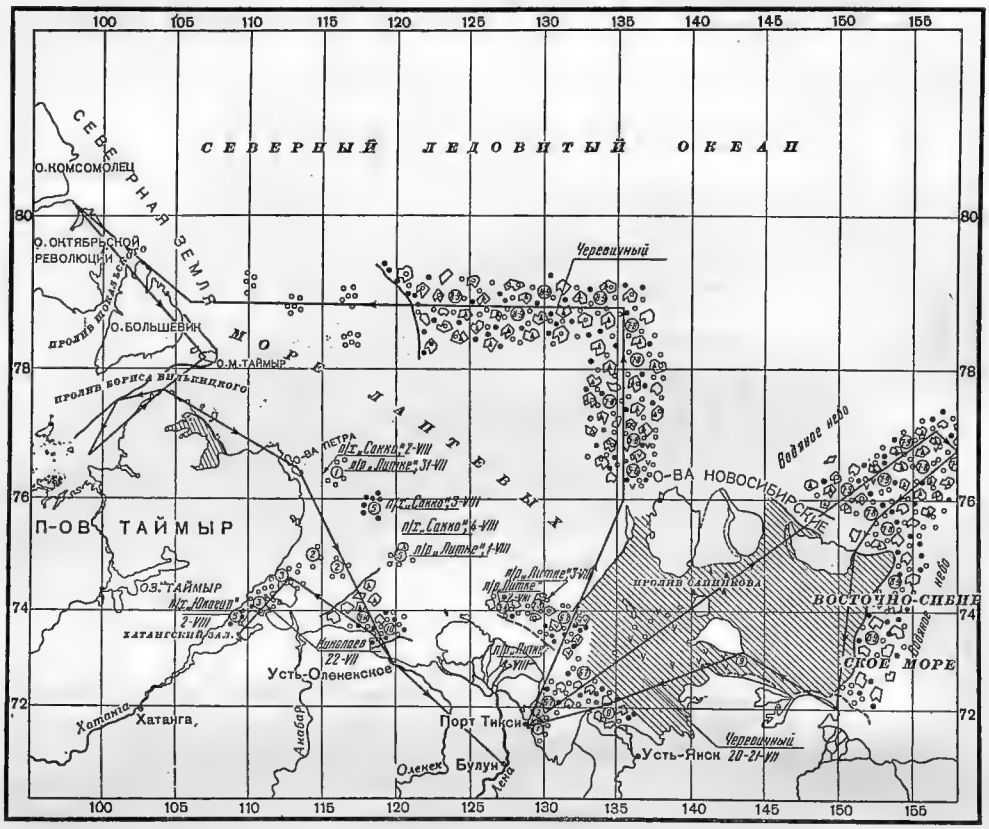
Ледовая обстановка в море Лаптевых за 4-ю пятидневку июля 1939 года

Эта операция была завершена успешно, и караван был выпущен на чистую воду, не доходя островов Комсомольской Правды. Судам было дано указание следовать самостоятельно по назначению в порт Тикси.

Одновременно с караваном ледокола «Иосиф Сталин» на восток подходил караван ледокола «Ермак» в составе парохода «Сталинград» и буксирных пароходов «Туча» и «Гроза». Этот караван прошел мыс Челюскина 7 августа и был отпущен ледоколом «Ермак», не доходя островов Комсомольской Правды, для самостоятельного следования. Пароходу «Сталинград» было дано указание проконвоировать буксирные пароходы «Туча» и «Гроза» до бухты Прончищевой, где их оставить, а самому следовать по назначению. Буксирные пароходы «Туча» и «Гроза» должны были ожидать прихода других судов каравана, идущего сквозным рейсом на восток.

Ко времени возвращения ледоколов «И. Сталин» и «Ермак» на запад за остальными судами синоптическая обстановка значительно изменилась, вследствие чего и ледовая обстановка в районе мыса Челюскина — архипелага Норденшельда представляла совершенно иную картину.

Полоса чистой воды по западному побережью полуострова Таймыр оказалась забитой достаточно тяжелым льдом. Ледоколы «И. Сталин» и «Ермак», вместо продвижения на запад, дрейфовали во льду на восток. Западные и северо-западные ветры, наблюдавшиеся начиная с 6 августа, уплотняли лед в проливе Вилькицкого. Такое положение в проливе заставило руководство операциями дать вначале указание судам, сконцентрированным к этому времени в порту



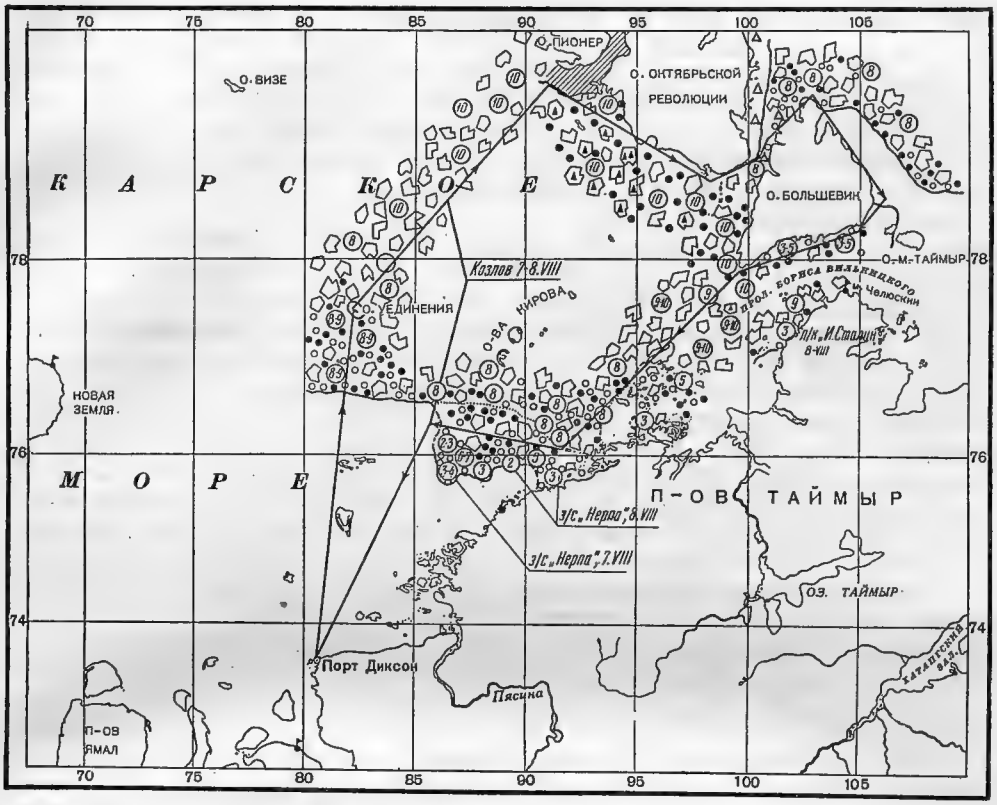
Ледовая обстановка в море Лаптевых за 1-ю пятидневку августа 1939 года

Диксон, задержаться выходом до улучшения синоптической обстановки и ледовых условий в проливе Вилькицкого и на подходах к нему.

Однако синоптическая служба Штаба морских операций дала прогноз о переходе в ближайшее время ветров на восточные румбы, что должно было создать в районе архипелага Норденшельда и пролива Вилькицкого благоприятные условия для плавания.

На основе прогноза во второй половине дня 6 августа было дано распоряжение судам «Моссовет», «Зея», «Мста», «Лена», «Печора», «Мироныч», «Диксон», «Правда», «Пинега», буксирным пароходам «Полярник» и «Борец» выходить из порта Диксон на восток. В то время линейные ледоколы находились в районе мыса Челюскина; предвидя возможные осложнения со льдом на трассе Стерлегово — архипелаг Норденшельда, было дано указание ледокольному пароходу «Садко», находившемуся в районе островов Известий, в случае необходимости оказать продвигающемуся каравану немедленную ледокольную помощь.

В ночь на 7 августа весь караван судов, за исключением пароходов «Моссовет» и «Пинега», находившихся в это время в Енисейском заливе и принимавших воду, а также земмашины «Печора», подходившей к острову Диксон с запада, — вышел с Диксона на восток.



Ледовая обстановка на участке о. Диксон—о. Мона за 2-ю пятидневку августа 1939 года

В это время ледоколы «Иосиф Сталин» и «Ермак» лежали в дрейфе в тяжелых льдах в проливе Вилькицкого. Синоптическая служба Штаба операций предупредила, что 8 августа по всему побережью от пролива Вилькицкого до острова Диксон будут ветры восточных и северо-восточных румбов, а в центральном районе Карского моря произойдет поворот ветра на восточные румбы.

Основываясь на этом прогнозе, несмотря на тяжелые льды в проливе Вилькицкого, руководство операциями оставило в силе ранее данное распоряжение о продвижении всего каравана судов с Диксона на восток, предполагая, что, если продвижение от архипелага Норденшельда на восток в этом районе будет невозможно, суда смогут выждать улучшения ледовой обстановки.

В то же время патрульное судно «Нерпа» получило приказ обеспечить караван, идущий с Диксона, сведениями о состоянии кромки льда в районе до архипелага Норденшельда.

Прогноз синоптической службы Штаба полностью оправдался, и 8 августа по трассе от Диксона до Челюскина наблюдались ветры северо-восточной четверти. Ледовая обстановка на 8 августа складывалась благоприятно.

Разведкой пилота Козлова 7 и 8 августа и наблюдениями патрульного судна «Нерпа» было установлено, что на участке трассы от Диксона до острова Мона море попрежнему чисто. Далее на восток

до полуострова Заря в прибрежной зоне лед три балла. Крепкий тяжелый восьмибалльный лед, как и на 6 августа, подходит вплотную к северному берегу полуострова Заря. В архипелаге Норденшельда количество льда несколько увеличилось. В проливе Матиссена лед держится три балла. Вдоль северо-западного побережья Таймырского полуострова имелась полоса чистой воды с отдельными перемычками до 7—8 баллов; северный проход вокруг острова Русского попрежнему закрыт тяжелым льдом.

Утром 8 августа ледоколы «Иосиф Сталин» и «Ермак» вышли на чистую воду и пошли навстречу продвигающемуся каравану. В ночь на 9 августа ледоколы встретили на западе от острова Правды караван судов и приняли его под проводку. В связи с сильным туманом продвижение большого каравана было исключительно сложным, и поэтому руководством морских операций было принято решение стать на якорь всем караваном под островом Тыртова. Гидрографическому судну «Норд» было предложено стать у острова Правды на определенную позицию до подхода «Садко» и земмашины «Печора» (для дачи им радиопеленга в случае плохой видимости), патрульному же судну «Нерпа» выйти навстречу «Печоре» и «Садко» для разведки льдов на пути их следования.

Рассмотрение синоптической и ледовой обстановки на 16 часов 9 августа показало, что в течение 9 августа в проливе Вилькицкого ожидается сохранение слабых ветров западных и северо-западных румбов. Такая синоптическая обстановка создавала некоторое ухудшение ледовой обстановки от архипелага Норденшельда до мыса Челюскина.

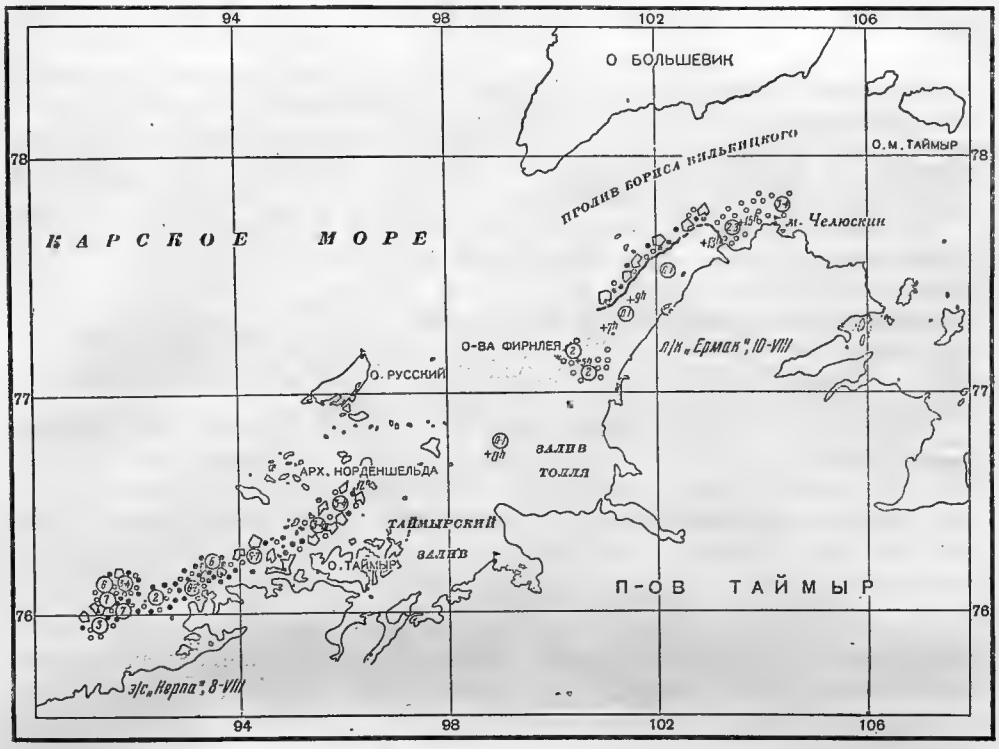
На всей акватории Карского моря сохранялось благоприятное направление ветров и не было основания предполагать, что ледовая обстановка на этом участке подвергнется быстрому ухудшению. В связи с этим было принято решение о направлении на восток ледокола «Ермак» с транспортными судами «Диксон», «Мироныч» и «Правда» и об оставлении всего остального каравана в районе острова Тыртова до выяснения окончательной обстановки на трассе по направлению к мысу Челюскина.

Ледоколу «Ермак» было предложено информировать о состоянии ледовой обстановки по пути его следования. В ночь на 10 августа синоптическая обстановка дала основание предполагать переход наблюдавшихся ветров в районе архипелага Норденшельда — мыс Челюскина на свежие северо-восточные ветры, при которых будет иметь место интенсивное отжатие льда от побережья полуострова Таймыр.

На основании этого прогноза всем судам каравана, стоявшего под островом Тыртова, было дано распоряжение готовиться к выходу на восток к 6 часам утра 10 августа. К этому же времени ожидалось прибытие и присоединение к каравану земмашины «Печора». Утром 10 августа весь караван с присоединившейся «Печорой» под проводкой ледокола «Иосиф Сталин» пошел на восток. Полностью оправдался прогноз, данный синоптической службой Штаба. Путь от острова Тыртова до Челюскина оказался совершенно чистым от льда, и весь караван благополучно прошел мыс Челюскина.

Из описания основных операций по проводке судов с запада на восток на самом тяжелом участке Диксон — пр. Вилькицкого видно, какую исключительно важную роль сыграла хорошая работа синоптической службы, ледовой авиаразведки и патрульной службы.

Тактическая задача по проводке последнего каравана (7 — 10/VIII)



Ледовая обстановка на пути судов 8—10 августа 1939 года

в достаточно сложной обстановке меняющейся ледовой ситуации и неустойчивого ветрового режима была разрешена успешно только благодаря правильному прогнозу синоптика т. Дрогайцева.

Для дальнейшего сопровождения сквозного каравана на восток л/к «И. Сталин» получил распоряжение взять бункер с угольщика «Пинега». Л/к «Ермак» после прохода мыса Челюскина с судами «Диксон», «Мироныч» и «Правда» был возвращен к основному каравану, с которым он должен был следовать в Тикси для добункеровки. П/х «Моссовет» был направлен с буксирами «Полярник» и «Борец» в б. Прончищевой, где их ожидали ранее проведенные б/п «Туча» и «Гроза».

После подхода л/к «Ермак» к каравану л/к «И. Сталин» отделился и пошел к о-вам Комсомольской Правды для бункеровки с п/х «Пинега».

В б. Прончищевой все буксирные пароходы должны были пополниться водой и углем с п/х «Моссовет» и всем караваном выйти на восток к тому времени, когда земмашины, добункеровавшись в порту Тикси, выйдут к проливу Дм. Лаптева. От 11 до 14 августа ледокол «Иосиф Сталин» добункеровался с парохода «Пинега», после чего вышел в порт Тикси, куда прибыл 17 августа. В ночь на 18 августа ледокол вместе с земмашинами «Зея», «Мста», «Печора» и «Лена» вышел по направлению к проливу Дмитрия Лаптева и в ночь на 19-е соединился с караваном «Моссовета», вышедшим из бухты Прончищевой 15 августа. К месту встречи этих двух караванов был вызван ледокол «Литке», который присоединился к ним 19-го числа утром.

* * *

Оставляя на время рассмотрение дальнейшего продвижения сквозного каравана, вернемся к первому каравану «Литке», который прошел в рекордно ранний срок траверз мыса Челюскина. Теплоход «Циолковский» и пароход «Казахстан» 4 августа прибыли в порт Тикси, а «Узбекистан» оставался на подходе к проливу Дм. Лаптева.

Ледовый режим, создавшийся в навигацию 1939 г. в районе Ново-Сибирских островов, был совершенно необычен. Пролив Дм. Лаптева вскрывается обычно около 1/VIII, т. е. раньше нормального прохода судов через пр. Вилькицкого. Таким образом, этот участок обычно не лимитирует следование судов с запада на восток. В навигацию же 1939 г. ледовый режим в этом районе сложился аномально и вскрытие пролива запоздало примерно на 15 суток.

Между тем через пр. Вилькицкого в первую очередь были проведены дальние суда, т. е. те, которые следуют с запада за пр. Дм. Лаптева. Из пяти судов, проведенных первыми через пр. Вилькицкого, три судна имели назначение на Амбарчик. Суда задержались у пр. Дм. Лаптева примерно на 10 суток. Такая задержка целиком относится за счет аномалии и ни в коей мере не может служить основанием к изменению принятой тактики.

Ледокол «Литке», после того как отпустил суда у полыньи, образовавшейся у дельты реки Лены, пошел обратно на запад для встречи парохода «Сакко», который, как ранее было указано, был отпущен ледоколом «Иосиф Сталин» в районе мыса Челюскина. В ночь с 4 на 5 августа л/к «Литке» встретил «Сакко», принял его под проводку и пошел с ним на восток, где соединился с судами «Узбекистан» и «Циолковский». Пройдя пролив Дм. Лаптева, караван 9 августа на широте 73° 05′ и долготе 146° 08′ встретил непроходимые льды и повернул обратно на запад. Оставив 10 августа суда на отстое у м. Святой Нос, л/к «Литке» направился в Тикси на добункеровку, которую произвел 13—14 августа, после чего вернулся к каравану и 15 августа пошел на восток. 16 августа, самостоятельно следуя, прошел пролив Дм. Лаптева четвертый пароход Колымского направления — «Мироныч». 17 августа л/к «Литке» отпустил суда, не доходя до 150-го меридиана, для самостоятельного следования в порт Амбарчик.

Таким образом, суда, прошедшие мыс Челюскина в исключительно ранний срок (30 июля), прибыли в Амбарчик лишь 18 августа, причем суда этого направления, проходившие мыс Челюскина в разные сроки — «Циолковский» и «Узбекистан» — 30 июля, «Сакко» — 1 августа, «Мироныч» — 10 августа, — прибыли одновременно. Таким образом, для порта Амбарчик создались именно те условия, возможность которых предусматривалась на конференции, то есть пачкообразное прибытие и необходимость одновременной обработки всех четырех судов.

После окончания разгрузки колымских грузов пароходы «Мироныч» и «Сакко» вышли в обратный рейс 2 сентября, а «Узбекистан» и «Циолковский» 3 сентября. Ввиду удачно сложившейся обстановки для ведения морских операций в западном районе надобность в направлении п/х «Сакко» в порт Тикси за грузом угля для ледоколов отпала, и пароход был направлен сразу под лес на Игарку.

Достаточный подвоз бункерного угля из Зырянки в Амбарчик дал возможность полностью забункеровать все суда необходимым количеством угля для перехода на запад без дополнительного захода

в Тикси, что сократило бюджет времени судов и освободило порт Тикси от дополнительной операции по бункеровке.

Все четыре судна 7 сентября прошли мыс Челюскина и прибыли в Игарку: п/х «Сакко» — 15 сентября, «Мироныч» — 14 сентября, теплоходы «Циолковский» — 21 сентября, «Узбекистан» — 27 сентября. Последних два судна задержались в Дудинке разгрузкой тяжеловесов Норильскстроя. Нагрузившись лесом, все суда прибыли в свои порты.

Иначе сложились операции на Янском направлении.

В навигацию 1939 года впервые были направлены грузы на морском судне на бар реки Яны. До этой навигации грузы этого направления доставлялись в порт Тикси, где перегружались на речные баржи и караваном шли на Яну.

Увеличившийся грузопоток на реку Яну, перспективы еще большего увеличения количества грузов в этом направлении и возможный вывоз с Яны грузов на запад дали основание к тому, чтобы запланировать и осуществить непосредственный завоз в устье реки Яны грузов на п/х «Казахстан». Опыт оказался весьма удачным, и в дальнейшем подобные операции будут осуществлятья в еще бо́льших масштабах.

Однако п/х «Казахстан», придя в порт Тикси за грузчиками 4 августа, простоял там до 10 августа, так как в Тикси собралось около 656 пассажиров на реку Яну, перевозка которых никакими планами и никакими заявками предусмотрена не была. Пришлось сгрузить горючее с палубы и принять на борт пассажиров.

Второй причиной, повлекшей за собой простой, явилась неподготовленность к приему парохода в устье Яны. Местные работники, речные агенты на Яне, заявили протест против направления парохода непосредственно на бар реки Яны, ссылаясь на недостаточность тоннажа. Пока улаживался этот вопрос, пароход простаивал в Тикси. Несмотря на эти протесты, «Казахстан» был все же направлен к устью реки, куда и прибыл 12 августа и начал разгрузку (см. таблицу).

Числа августа месяца	Количество выгруж. (в тоннах)	Время простоя (в час.)	Причины простоя
13	255	—	
14	145	свед. нет	Задержка из-за неподачи барж, вследствие плохой видимости, большого движения льда.
15	303	„	Дважды вместе с баржами из-за надвигающегося льда переходил на новые места; разгрузку задерживала медленная оборачиваемость барж; затруднен проход барж—половину вех срезало льдом.
16	251	10	Простой из-за отсутствия тоннажа.
17	49	21	„ „ „ „
18	359	12	„ „ „ „
19	333	8	„ „ „ „
20	240	16	„ „ „ „
21	384	6	„ „ „ „
22	250	—	„ „ „ „
до 23—00	217	—	„ „ „ „

Окончив разгрузку 22-го числа, «Казахстан» вышел в порт Тикси для добункеровки. Успешная разгрузка судна при сравнительно небольшом количестве взятых грузчиков в Тикси объясняется тем, что командование парохода «Казахстан» (кап. т. Калитаев) сумело моби-

лизовать коллектив судна и по-стахановски осуществило разгрузку в новых условиях.

Своевременное окончание разгрузки дало возможность направить этот пароход за лесом на Игарку, что не было предусмотрено планом операций ввиду неясности условий работы на баре реки Яны.

Пароход «Казахстан» имел дополнительное задание произвести выгрузку угля на мысе Челюскина. П/х не смог выполнить задание вследствие штормовой погоды и прибыл 7-го числа на Игарку; 23 сентября, загрузившись лесом, пошел на Мурманск с грузом длинномера для Мурманского завода Главсевморпути.

* * *

Наибольшие трудности были связаны с операциями на Ленском направлении. Пароходы «Урицкий», «Крестьянин», «Кара» прибыли в порт Тикси 12 августа, пароход «Правда» — 15 августа. Порт Тикси, так же как и Амбарчик, является портом рейдовых операций, береговых причалов он не имеет. Поэтому все погрузо-разгрузочные операции должны быть обеспечены соответствующим количеством свободного рейдового тоннажа.

Кроме того, поскольку часть грузов, которая прибывает на морских судах, должна доставляться вверх по Лене, для успешной работы порта Тикси исключительно важно четкое согласование графиков прибытия в порт речных и морских судов.

Столь же важное значение для операций порта имеет своевременная подача сангархайского угля по реке Лене, так как порт Тикси является важнейшей бункеровочной базой всей Арктики.

Следует отметить, что к навигации 1939 года порт Тикси оказался неподготовленным для обработки одновременно пришедших судов с генеральным грузом.

Основным недостатком было отсутствие свободного тоннажа, что буквально срывало график обработки судов. Лишь путем переключения части речных барж, предназначенных для перевозки угля, на рейдовые работы удалось несколько сгладить создавшееся здесь тяжелое положение с разгрузкой судов.

Как исключительно отрицательный фактор подготовки к навигации и планированию перевозок следует отметить большое скопление беспланових пассажиров в порту Тикси. Как ранее указывалось, в направлении на Яну скопилось свыше 656 человек. Кроме того, на Анабару было 165 человек и на Индигирку 240 человек. Так же как на Яну, в двух последних направлениях пришлось использовать суда во внеплановом порядке, что, понятно, создало, с одной стороны, изменение графика движения судов, с другой стороны — исключительно тяжелые условия, не обеспечивающие самых элементарных бытовых требований пассажиров.

По окончании разгрузки пароход «Крестьянин» 23 августа, имея на борту груз леса и смазочных материалов для Нордвикстроя, вышел в бухту Кожевникова, куда прибыл 27 августа. Вследствие того, что в это время в Хатангском заливе терпел бедствие караван речного п/х «Бабушкин», имевший на буксире две баржи с различными грузами для Хатангского района, п/х «Крестьянин» последовал к каравану для оказания ему помощи, после чего вернулся в Кожевниково и сдал груз Нордвикстроя; 1 сентября вышел на запад за грузом в Игарку; 23 сентября груженный лесом вышел в пункт назначения — Архангельск.

Караван судов в Карском море

По плану операций пароход «Кара» должен был, как и пароход «Сакко», везти уголь для пополнения бункера ледоколов к проливу Вилькицкого. Благоприятная ледовая обстановка для выхода судов на запад дала возможность переключить пароход «Кара» на вывоз леса из Игарки. Поэтому, закончив 30 августа выгрузку в Тикси, пароход в балласте пошел в Игарку за лесом, куда прибыл 9 сентября. Закончив погрузку леса 22 сентября, п/х «Кара» пошел в Мурманск. П/х «Урицкий», по окончании выгрузки генерального груза, принял полный груз угля и 23 августа вышел на восток, в бухту Провидения. Ввиду того, что п/х «Моссовет» по плану операций следовало вернуться обратно на запад, п/х «Урицкий» был послан взамен п/х «Моссовет» как бункеровочная база для сквозного каравана земмашин и буксирных пароходов. Пароход «Урицкий» 27 августа прибыл в Амбарчик, а 29-го в Певек, где, встретившись с п/х «Моссовет», принял от него груз частей земмашин и 6 сентября прибыл в порт Провидения.

Четвертый пароход Тиксинского направления — «Правда» — пробыл в порту Тикси до 5 сентября. В это время произошла авария с Хатангским караваном, поставившая в тяжелое положение население Хатангского района. П/х «Правда» было приказано погрузить в порту Тикси продовольственный груз и направиться неплановым рейсом в Кожевниково, куда он прибыл 9 сентября.

Сдав порученные ему грузы и проконвоировав речные суда в Хатангском заливе, примерно до бухты Сындаско, п/х «Правда» пошел на запад. Ввиду того, что в районе пролива Вилькицкого находился ледокол «Ермак», который нуждался в пополнении углем, на п/х «Правда», кроме грузов для Хатанги, было погружено более тысячи тонн угля. Однако к моменту подхода п/х «Правда» к местонахождению л/к «Ермак» выяснилось, что последнему нет оснований задерживаться в районе пролива Вилькицкого. Поэтому дополнительный бункер с п/х «Правда» ледокол «Ермак» не взял. Пароход «Правда» пополнил груз угля на острове Диксон и в Усть-Порту, после чего вышел на Мурманск. Направление парохода «Правда» на Игарку за лесом, как это предусматривалось плановыми операциями, не могло быть осуществлено ввиду того, что в Игарке скопилось большое количество судов и приход туда еще одного парохода обрекал бы последний на большой простой.

* * *

В бухту Кожевникова первым прибыл танкер «Юкагир». Опыт работы по сливу горючего в бухте Кожевникова в навигацию 1938 года, закончившийся 16-суточным простоем, заставил администрацию Нордвикстроя заблаговременно подготовиться к приему танкера и мобилизовать всю сливную емкость. Своевременная подготовка сливной тары и пловучих средств обеспечила быструю обработку танкера в Кожевникове. Прибыв в Кожевниково 2 августа, танкер в течение трех суток слил 594 *т* и смог, таким образом, 5 августа уже выйти в Тикси, куда прибыл 10 августа. Порт Тикси также подготовился к приему танкера и 14 августа закончил приемку всего горючего. Танкер в тот же день вышел в обратный рейс на Мурманск, приняв попутно для л/к «Ермак», бункеровавшегося в это время с п/х «Пинега» у о-вов Комсомольской Правды, 700 *т* воды.

Задержавшись в порту Диксон на одни сутки, танкер «Юкагир» прибыл в Мурманск 26 августа, завершив весь рейс за 39 суток.

Генеральный груз в бухту Кожевникова шел на двух пароходах— «Сталинград» и «Диксон». То и другое судно прибыли одновременно

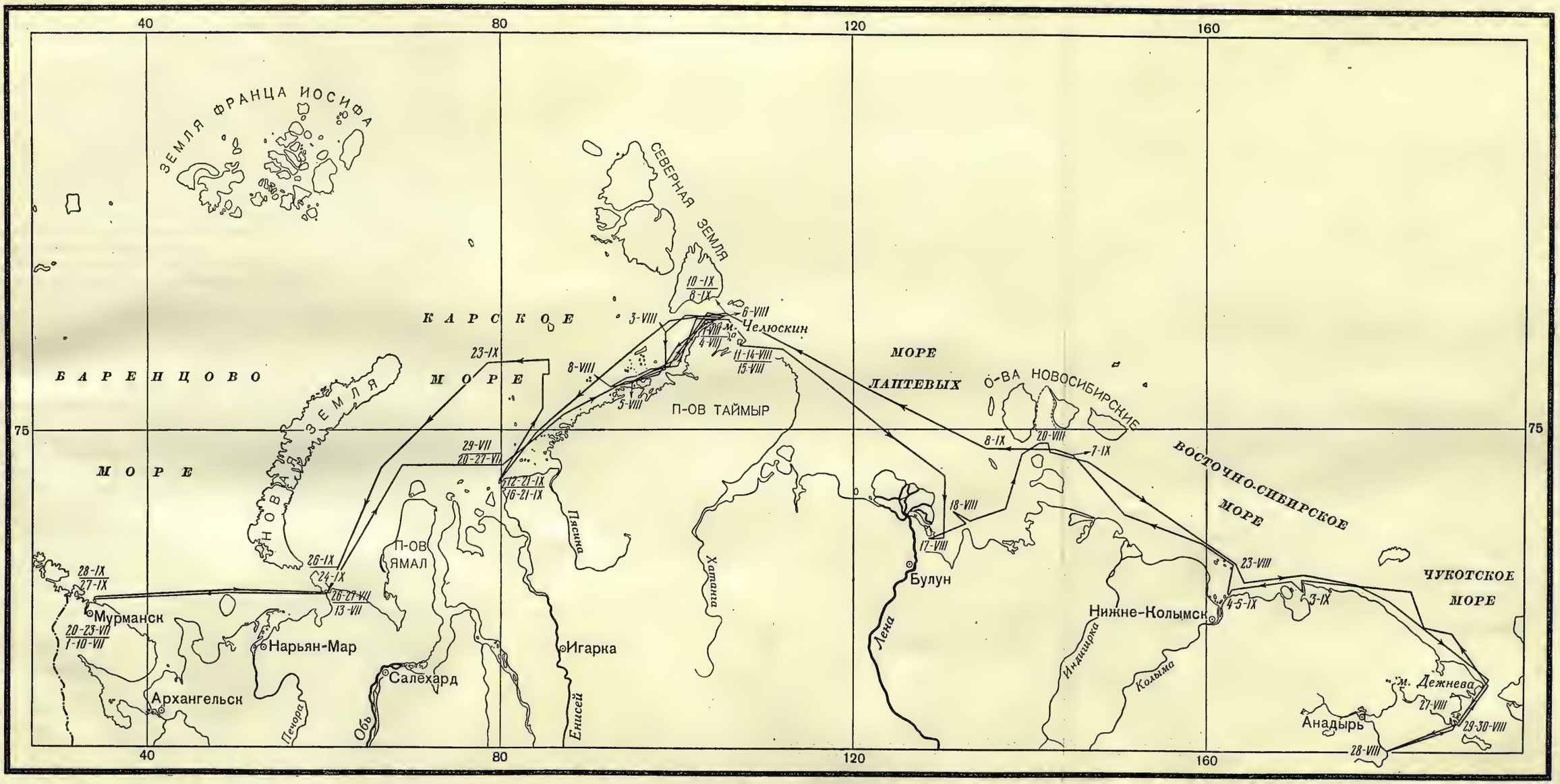


Схема плавания ледокола «И. Сталин» в навигацию 1939 года

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. А. Добролюбова

в бухту Кожевникова при прохождении траверза мыса Челюскина «Сталинградом» 7 августа и «Диксоном» 10 августа. Одновременный приход в бухту Кожевникова произошел вследствие того, что п/х «Сталинград» имел дополнительные заходы в бухту Прончищевой и на о. Преображения (Встречный).

Несмотря на одновременный приход в бухту Кожевникова, обработка обоих судов была обеспечена и 18 августа п/х «Сталинград» смог выйти в Тикси. В порту Тикси п/х «Сталинград» сдал груз, предназначенный для Тиксинской группы полярных станций, а также и пассажиров, принял груз и пассажиров на Анабару и, забункеровавшись, 2 сентября вышел в обратный рейс.

Особо необходимо описать заход п/х «Сталинград» в устье реки Анабары. До навигации 1939 года доставка грузов на Анабару производилась шхунами из Тикси, что представляло большие трудности. Заход п/х «Сталинград» в устье реки Анабары показал, что завоз грузов в этот район может и в дальнейшем осуществляться морскими судами, если предварительно снять с судов грузы основного направления для уменьшения осадки.

Пароход «Сталинград» прибыл на остров Диксон 9 сентября и, оказав помощь бедствовавшему Пясинскому каравану, 19 сентября прибыл в Архангельск.

Пароход «Диксон», закончив выгрузку в бухте Кожевникова, 22 августа вышел в Игарку. Забункеровавшись в порту Диксон, он прибыл 29 августа по назначению.

Ввиду того, что в это время в порту Игарка скопилось большое количество иностранных пароходов, грузившихся лесом у причалов, п/х «Диксон» было предложено принять круглый лес для Диксонстроя, что им и было выполнено. 7 сентября пароход вышел из Игарки назначением в порт Диксон, куда прибыл 10 сентября. До 22 сентября он простоял в порту Диксон, производя выгрузку леса. 22 сентября вышел за плановым грузом в Игарку. 6 октября пароход «Диксон», груженный лесом, вышел на Архангельск.

Сверхплановый рейс парохода «Диксон» (назначением в порт Диксон) показал, что при уплотнении работы по выгрузке грузов в б. Кожевникова суда этого направления могут быть использованы для дополнительных межпортовых работ.

Ход разгрузки судов в бухте Кожевникова можно видеть из следующей таблицы:

№№ п/п	Название судов	Август														
		2	3	4	5	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1	„Диксон“	—	—	—	—	барж нет	340	245	270	255	150	365	210	410	389	2 634
2	„Сталинград“ . .	—	—	—	—	выгр. скота, горючего	350	400	350	240	288	—	—	—	—	1 628
3	„Юкагир“	5	225	61	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	594
	Всего . . .	5	225	61	303	—	690	645	620	495	438	365	210	410	389	4 856

* * *

Для обслуживания полярных станций Карского моря были выделены ледокольные пароходы «Дежнев» и «Сибиряков» и п/х «Аркос»,

причем распределение полярных станций для обслуживания пароходами было сделано следующее:

Для л/п «Сибиряков» — остров Уединения, Домашний и мыс Оловянный с предварительным заходом на Диксон; л/п «Дежнев» — Стерлегово, устье Таймыры, Гафнер-фиорд, острова Джекман, Русский, Челюскин; п/х «Аркос» первым рейсом — Кара, Маре-Сале, остров Белый, Диксон, после чего пароход возвращался в Архангельск и вторым рейсом шел на Диксон.

Для обслуживания полярных станций Земли Франца-Иосифа (б. Тихая и остров Рудольфа) предназначался ледокольный пароход «Сибиряков» вторым рейсом.

Тяжелая ледовая обстановка плавания в Карском море, а также значительное опоздание ледокольного парохода «Дежнев» нарушили намеченный план, и фактически работа судов была выполнена несколько иначе.

Ледокольный пароход «Сибиряков», выйдя из Архангельска 18 июля, имел дополнительный заход сверх установленного графика в бухту Литке (восточное побережье южного острова Новой Земли). Однако пройти к б. Литке он не смог ввиду тяжелых льдов, образовавших преграду у восточного побережья Новой Земли. Ледокольный пароход 27 июля прибыл на Диксон. Пополнив запас угля, «Сибиряков» вышел на Уединение.

Однако и здесь тяжелые ледовые условия сильно осложнили работу ледокольного парохода, и он в течение 17 суток не мог подойти к острову. Лишь 21-го числа л/п «Сибиряков» начал работу и 22 августа вышел на Диксон для пополнения своего бункера.

Следующие полярные станции — о. Домашний и м. Оловянный — «Сибиряков» пытался обслужить, пройдя по трассе до архипелага Норденшельда и затем поднявшись на север. 27 — 28 августа он был у полярной станции мыса Оловянного, после чего сделал попытку пройти к полярной станции о. Домашний, но эта попытка окончилась неудачей вследствие исключительно тяжелого льда, преграждавшего путь кораблю к о. Домашнему. Ввиду этого л/п «Сибиряков» пришлось спуститься на юг и передать груз, предназначавшийся для этой станции, ледоколу «Ермак».

Из-за позднего выхода л/п «Дежнев» и большого количества грузов, предназначавшихся на мыс Челюскина и в устье Таймыры, где по условиям разгрузки работа исключительно тяжелая (стоянка судна от берега в 8 милях), было принято решение, во-первых, снять завоз грузов в Гафнер-фиорд и о. Джекман и, во-вторых, направить л/п «Сибиряков» в помощь «Дежневу», освободив последний от дополнительного захода в пункты, которые ранее были включены в план его работы.

Ледокольный пароход «Сибиряков» 7 сентября подошел к мысу Челюскина и выгрузил уголь, который был направлен туда взамен угля, находившегося на пароходе «Казахстан» и не выгруженного им вследствие штормовой погоды.

После этой операции «Сибиряков» подошел у устья Таймыры к «Дежневу» и принял сперва груз на остров Русский; выгрузив его, вновь подошел к «Дежневу» и принял груз, предназначавшийся для м. Стерлегова. Выполнив эту работу, ледокольный пароход «Сибиряков» прибыл 19 сентября на Диксон. 20 сентября он вышел в район острова Белый для оказания помощи аварийному г/с «Зюйд», после чего был направлен в Енисей и по окончании всей операции на Енисее в начале ноября прибыл в Мурманск.

Ледокольный пароход «Дежнев» вышел из Архангельска 17 августа вместо 23 июля, как было предусмотрено по графику. 22 августа он прибыл на Диксон и, пополнившись углем, 23 августа вышел к мысу Челюскина, попутно сгрузив у мыса Стерлегова часть груза (цистерны).

Закончив операцию у мыса Челюскина, «Дежнев» 3 сентября вышел к устью Таймыры, где простоял до 21 сентября, производя выгрузку в исключительно тяжелых условиях штормовой погоды и дальней доставки грузов от места стоянки к пункту выгрузки.

Л/п «Дежнев» после окончания этой операции 22 сентября прибыл на Диксон и затем был направлен на Игарку за лесом и разными строительными грузами для порта Диксон. Вернувшись на Диксон, он выгрузил указанный груз и снова был направлен в Енисей. С последним караваном, закончив Енисейские операции, он вышел на запад и прибыл в Мурманск в начале ноября.

Пароход «Аркос» вышел из Архангельска с опозданием на 4 суток против графика, то есть 18 июля. Успешно обслужив Кару, Маре-Сале и Белый, он прибыл 10 августа на Диксон; выгрузив там часть груза, предназначавшегося непосредственно порту Диксон, вышел в бухту Слободскую, где выгрузил оставшийся груз для Западно-таймырской экспедиции АНИИ, после чего принял на Диксоне порожнюю бочкотару и вернулся 24 августа в Архангельск. Взяв грузы на Диксон и в бухту Слободскую, он вышел 31 августа в новый рейс.

18 сентября п/х «Аркос», закончив разгрузку на Диксоне, вышел в бухту Слободскую, где выгрузил оставшийся груз для Западно-таймырской экспедиции, после чего пошел на Игарку, откуда вышел с грузом леса 5 октября. Под проводкой ледоколов «Ермак» и «Литке» он вышел с караваном дудинских судов из льда и прибыл с грузом леса по назначению.

Вследствие того, что л/п «Сибиряков» значительно задержался в Карском море, а также был отвлечен на помощь л/п «Дежнев», обслуживание полярных станций Земли Франца-Иосифа было поручено л/п «Русанов».

Этот рейс л/п «Русанов» совершил после окончания своей работы по Новой Земле и Амдерме. Выйдя из Архангельска 30 августа, «Русанов» произвел разгрузку в бухте Тихой и 9 сентября прибыл к острову Рудольфа. 18 сентября «Русанов» вышел из бухты Тихой и, зайдя на Новую Землю, вернулся в Архангельск.

* * *

Мы оставили л/к «И. Сталин» на операции по проводке каравана судов 18 августа, когда караван в составе земмашин «Зея», «Печора», «Лена» и «Мста» встретился с ледоколом «Литке» и караваном п/х «Моссовет» в составе б/п «Гроза», «Туча», «Полярник», «Борец». 19 августа весь этот караван пошел по направлению пролива Дмитрия Лаптева. Вследствие большой осадки ледокол «Иосиф Сталин» не мог следовать этим проливом вместе со всем караваном и поэтому, поручив проводку ледоколу «Литке», сам направился к проливу Санникова, который и прошел 20 августа.

Дальнейшее следование ледокола «Иосиф Сталин» было определено с расчетом постоянного наблюдения за движением каравана судов, идущих сквозным рейсом. В то же время было решено зайти в бухту Провидения и в бухту Угольную. 27 августа ледокол уже был в бухте Провидения и в тот же день вышел в бухту Угольную.

28 августа И. Д. Папанин производил осмотр бухты Угольной.

В тот же день ледокол вышел в обратный рейс, а 29 августа находился в порту Провидения. 30 августа, к концу дня, начался обратный рейс на запад. 3 сентября, зайдя в Певек (Чаунская губа), ледокол «Иосиф Сталин» встретился со вторым флагманом арктического флота — л/к «Л. Каганович», работавшим в Восточном секторе Арктики.

12 сентября ледокол «Иосиф Сталин» прибыл в порт Диксон, где стал на чистку котлов и на бункеровку. 21 сентября вышел в море из порта Диксон и, произведя рейс в Карском море, необходимый для научно-исследовательских работ группы инженеров, находившихся у него на борту, 28 сентября прибыл в Мурманск.

Двойной сквозной рейс ледокола «Иосиф Сталин» в одну навигацию по Северному морскому пути является первым в истории мореплавания. За этот рейс ледокол имел всего лишь две бункеровки: одну у островов Комсомольской Правды с угольщика «Пинега» и вторую по возвращении с востока в порту Диксон.

Рейс ледокола «Иосиф Сталин» проводился не в порядке экспедиционного плавания, а с выполнением всей текущей работы по проводке караванов судов через лед. В частности, ледоколом было совершено три проводки в районе архипелага Норденшельда и мыса Челюскина. Это доказывает полную возможность двойных сквозных рейсов грузовых судов коммерческого значения.

Караван судов сквозного рейса, после вывода его в Восточно-Сибирское море, разделился на две части: первая часть в составе земмашин «Зея», «Мста», «Лена», «Печора» пошла, не заходя в промежуточные базы, непосредственно в порт Провидения, куда и прибыла 29 августа. Буксирные пароходы «Гроза», «Туча», «Полярник» и «Борец», нуждавшиеся в пополнении углем и водой, имели заход в Амбарчик, где были переданы для конвоирования возвращавшемуся из своего рейса танкеру «Ненец». Суда этой группы прибыли в Провидение 2 сентября, укрывшись попутно от шторма в бухте Лаврентия.

Таким образом, сквозной путь специальных судов, какими являются землечерпательные машины, и мелких вспомогательных судов — буксиров — был совершен Северным морским путем в течение примерно месяца. Земмашины вышли из Мурманска 27—30 июля, прибыв в Провидение 29 августа; буксиры вышли 25—29 июля из Архангельска и прибыли в Провидение 2 сентября.

Следует отметить, что продвижению этого каравана сильно мешал буксирный пароход «Борец», который не имел возможности самостоятельно следовать, и поэтому его вели на буксире в заглушенном состоянии и со снятой командой. В некоторых случаях, при сильной волне, буксирный пароход принимал в себя воду и начинал погружаться, что заставляло подводить его к борту конвоира и откачивать.

Тяжелый опыт проводки такого рода судов должен быть учтен и в дальнейшем. В подобные сквозные рейсы буксирные пароходы типа «Борец» не должны приниматься.

Ледокол «Литке» после отпуска каравана судов, совершавших сквозной рейс, был оставлен в районе пролива Дм. Лаптева для обеспечения обратного прохода судов Колымского направления, а также п/х «Моссовет», разгружавшегося в Певеке. 4 сентября ледокол вышел с места своей стоянки в проливе Дм. Лаптева в Тикси, где должен был принять бункер и ожидать караван барж, спускавшихся по Лене с грузами для районов Индигирки.

Ледокол «Литке» должен был принять эти ленские баржи на буксир и привести на бар Индигирки, где передать их речным пароходам.

Однако до 14 сентября эти баржи спущены в Тикси не были, и ввиду близкого замерзания реки Индигирки речные пароходы были отведены к месту зимовки, а ледокол «Литке» 14 сентября вышел на запад. Оставшись некоторое время в районе работы л/п «Дежнев» у устья Таймыры, «Литке» 20 сентября прибыл на остров Диксон. В дальнейшем он участвовал в Енисейских операциях.

Ледокол «Ермак», после того как отпустил 15 августа караван землечерпательных машин в районе дельты Лены, вернулся к островам Комсомольской Правды и забункеровался углем с парохода «Пинега». Отпустив после этого «Пинегу» следовать на Дудинку, ледокол «Ермак», в свободное от проводки время, осуществлял в районе пролива Вилькицкого гидрологические работы, которые закончил 2 сентября. После этого, оказав помощь терпевшему аварию л/п «Садко», ледокол «Ермак» пытался пробиться с грузом, принятым от л/п «Сибиряков», к полярной станции о. Домашний, но эта попытка и для мощного ледокола оказалась непосильной.

Отсутствие в то время летной погоды не позволяло самолетам авиаразведки произвести подробное обследование пути к острову Домашнему, что в еще большей степени осложняло задачу ледокола «Ермак». Поскольку выяснилось, что работники станции на о. Домашнем обеспечены всем необходимым для проведения еще одной зимы, командованием было принято решение не бить ледокол и рейс на остров Домашний отменить. Ледокол «Ермак» 18 сентября прибыл на Диксон и затем участвовал в Енисейской операции.

Как видно из изложенного, несмотря на сильное опоздание с выходом судов в арктический рейс, арктическая навигация 1939 года закончилась вполне успешно, и бóльшая часть судов в течение всего рейса смогла войти в график.

В основном это следует отнести за счет мобилизации всех коллективов ледоколов и пароходов, рабочих арктических портов, работников полярных станций и прочих пунктов, где обрабатывались суда. Только сознательное отношение к труду могло обеспечить успешное завершение всех задач, которые были поставлены как перед плавающим составом, так и перед береговыми работниками.

Особое внимание обращает на себя высокий процент выполнения плана обратных и межпортовых перевозок. Это достижение явилось результатом уплотнения работы судов, что позволило направлять их на дополнительную перевозку грузов, не запланированных и не вошедших в план операций.

Успешное проведение арктической навигации следует также отнести за счет улучшения общей организации подготовки и проведения работ в море. Полное использование в оперативной работе данных науки — долгосрочных ледовых прогнозов и данных синоптической службы — было также одним из положительных факторов навигации.

Но наряду с этим нельзя забывать о недочетах в работе базовых и арктических портов и отдельных пунктов. Этим недочетам не должно быть места в будущем.

Работа арктического флота в навигацию 1939 года является первым шагом по пути осуществления поставленной XVIII партийным съездом ответственной задачи о превращении Северного морского пути в нормально действующую трассу.

Д. А. Дрогайцев

СИНОПТИКА НА СЛУЖБЕ НАВИГАЦИИ

Навигация 1939 г. во многих отношениях положительно отличалась от предыдущих. В научном отношении это была первая навигация, в подготовке и проведении которой Арктический научно-исследовательский институт принял деятельное участие, активно помогая мореплаванию по Северному морскому пути. Конкретным выражением этой помощи являются долгосрочные и краткосрочные прогнозы состояния льда и погоды в арктических морях, главным образом непосредственно по трассе.

Проблема прогнозов — это основная задача, которую должен разрешить коллектив научных работников. Материал систематических научных наблюдений в Арктике, собранный за 10—15 лет, должен быть освоен не только для полного познания ледовых и погодных условий прошлых лет, но и для того, чтобы на основании полученных знаний предвидеть эти условия на будущее время. В огромном количестве многолетних наблюдений нужно найти ту золотую крупинку, которая логически связывает процессы во времени и дает возможность прогнозировать ледовую обстановку и состояние погоды. Это основная задача геофизических наук вообще и особенно в Арктике, где трудности заключаются именно в предсказании состояния льда и погоды — объектов изучения этих наук.

В разрешении проблемы ледовых прогнозов по трассе Северного морского пути решающее значение имеет долгосрочная синоптика, т. е. предсказание условий погоды и прежде всего ветрового режима на сравнительно долгий срок.

Общее количество льда в северных морях можно предвидеть с известной точностью за довольно долгий срок, даже не имея прогноза синоптического положения. Но распределение льда по трассе остается неясным без предварительного прогноза ветрового режима, так как именно ветер является основным фактором, определяющим то или иное положение льда. Вместе с тем успехи или трудности навигации определяются не общим количеством льда, а его распределением по трассе.

Нормальная эксплоатация Северного морского пути в значительной степени зависит от того, где будет лежать предсказанное количество льда — на пути кораблей или в редко посещаемых районах. Наиболее важное значение имеет распределение льда в проливах, как, например, в проливах Вилькицкого и Лонга и, в зависимости от ледовой обстановки, на некоторых других участках трассы.

Ярким примером того, какое огромное значение для судовождения имеет распределение льда, а не его общее количество, может служить сравнение условий навигации в сентябре 1936 и 1937 гг.

В сентябре 1936 г. 26,5% общей площади Карского моря было покрыто льдом, а в сентябре 1937 г. только 18,3%[1]. Таким образом, в сентябре 1936 г. в Карском море было почти в 1,5 раза больше льда, нежели в сентябре 1937 г. Распределение же его было таким, что в конце сентября от о. Диксон до пр. Вилькицкого включительно можно было плавать, не встретив буквально ни одной льдины. В то же время в сентябре 1937 г. лед на востоке Карского моря и в проливе Вилькицкого был настолько тяжелым, что находившиеся в нем несколько судов во главе с л/к «Литке» не могли выбраться и вынуждены были, как известно, остаться на зимовку.

Состояние льда за сравниваемые периоды в пр. Вилькицкого — одном из наиболее ответственных участков трассы — можно видеть из береговых наблюдений станции м. Челюскина:

	Третья декада сентября 1936 г.	Третья декада сентября 1937 г.
М. Челюскина	С 20 по 28 сентября мелко-крупнобитый лед в 1 балл, к концу декады в проливе и море единичные льдины.	В проливе тяжелый сплоченный лед в 10 баллов, обломки торосистых полей.

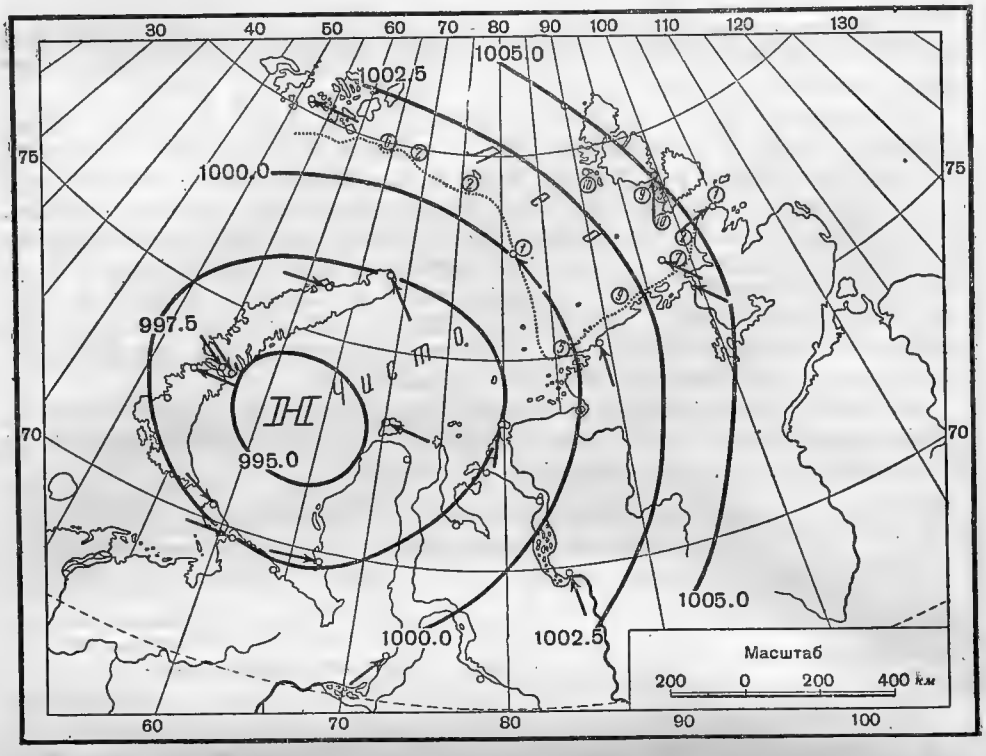
Среднемесячные величины распределения атмосферного давления, преобладающего направления ветра и состояния льда на конец месяца в Западном секторе Арктики за сентябрь 1936 г. (см. стр. 40) и 1937 г. (см. стр. 41) раскрывают причины отсутствия в то время льда на востоке Карского моря и наличия там тяжелых льдов на следующий год.

На карте, относящейся к 1936 г., минимум давления расположен в юго-западной части Карского моря. Направление изобар в его восточной половине, а также преобладающее направление ветра на станциях свидетельствуют о том, что во всем районе преобладали юго-восточные ветры, отжимающие лед от берега и уносящие его в более северные районы. В сентябре 1937 г., при минимуме давления в северо-восточной части Карского моря, на востоке моря наблюдались устойчивые западные и северо-западные ветры, которые прижимали лед к берегу и забивали льдом пр. Вилькицкого.

Самыми убедительными для доказательства зависимости распределения льда от ветрового режима являются материалы 1939 г. Общая площадь льда в Карском море в августе 1939 г. составляла 41% от всей площади моря, в сентябре — 31,5%[2]. По сравнению с августом и сентябрем 1937 г. это в 1,7 раза больше, но условия плавания в Западном секторе Арктики в августе и особенно в сентябре 1939 г. были несравненно легче, нежели в те же месяцы 1937 г.

1939 год, как и все предыдущие годы, показывает, что прогнозирование общего количества льда в море дает очень немногое; мореплавателю нужно знать не общее количество, а распределение льда по площади моря. Это распределение льда в период навигации не только в Западном секторе Арктики, но и по всей трассе Северного морского

[1] По данным АНИИ.
[2] По данным Московской оперативной группы АНИИ.

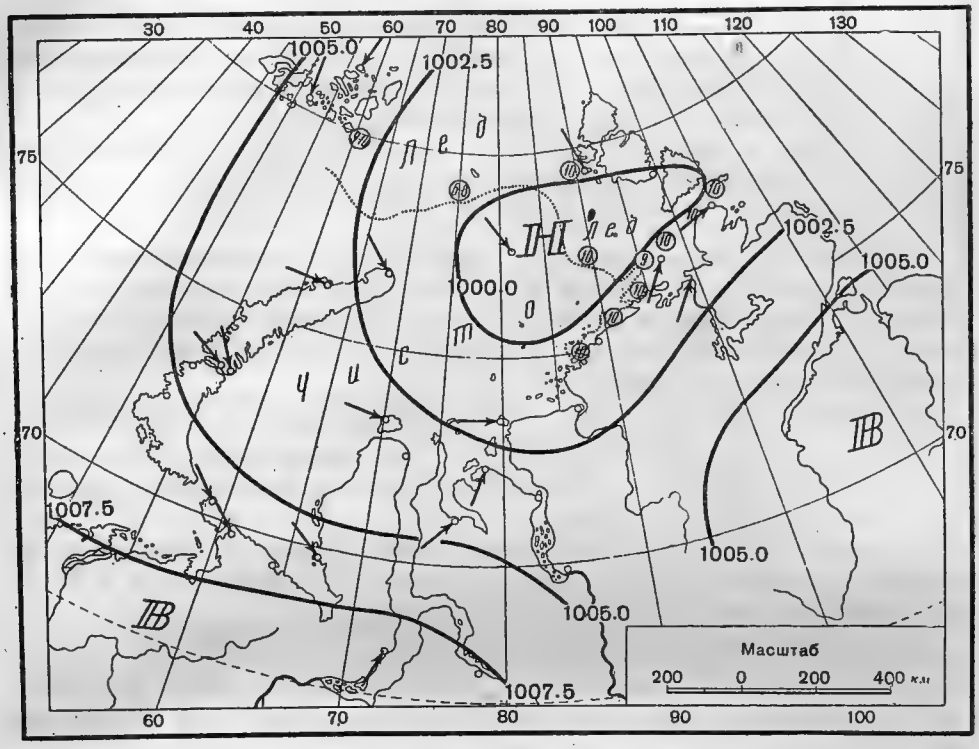


Среднее давление, преобладающее направление ветра и распределение льда в сентябре 1936 г.

пути (особенно там, где она проходит недалеко от берега) почти всецело зависит от ветрового режима. Поэтому обоснованный и реальный долгосрочный ледовый прогноз можно дать только на основе долгосрочного прогноза погоды, т. е. он будет лишь следствием и выводом из этого прогноза с добавлением некоторых гидрологических факторов, как, например, постоянные и непостоянные морские течения, таяние или замерзание и т. д.

Но и таяние и замерзание, в свою очередь, зависят от синоптических положений. Устойчивое потепление воздуха всегда ускоряет процесс таяния и замедляет наступление осеннего замерзания. Высокие температуры воздуха летом 1932, 1935 и 1938 гг. способствовали быстрому разрежению льда, а теплая осень 1936 г. на 2—3 недели отодвинула срок замерзания. Раннее же наступление осенних холодов в 1937 и 1939 гг. вызвало и раннее замерзание. Однако тепловое состояние атмосферы обусловливается общим характером ее циркуляции, которая также зависит от распределения тепла в подстилающей поверхности моря. В этом отчасти и выражается взаимозависимость между процессами атмосферы и гидросферы, а использование этой зависимости позволяет по состоянию одного прогнозировать состояние другого.

Из этого можно сделать только один вывод: в построении методики долгосрочных прогнозов по Северному морскому пути решающее значение принадлежит долгосрочной синоптике. Эту истину давно



Среднее давление, преобладающее направление ветра и распределение льда в сентябре 1937 г.

поняли капитаны, летчики и научные работники, принимающие участие в оперативной работе.

Прогнозированием у нас занимаются и гидрологи и синоптики. Поэтому самое прогнозирование как бы разорвано между ними. Составляя прогноз, гидролог порой забывает о синоптике или недостаточно ее знает, а синоптик иногда недостаточно учитывает гидрологические элементы, влияющие на размещение льда и на синоптическую обстановку. Нам нужен такой научный работник, который, специализируясь на прогнозах, был бы одновременно синоптиком и гидрологом. Эти науки не так обширны, чтобы их не мог охватить один человек.

Современное состояние синоптической метеорологии не дает еще уверенного метода долгосрочных прогнозов. Официально признанная у нас методика долгосрочных прогнозов не оправдалась в северных морях, и учреждение, занимающееся этим делом, отказалось от составления долгосрочных прогнозов по морям Арктики. Поскольку Северный морской путь остался без долгосрочных прогнозов погоды, автор этих строк взял на себя труд разобрать накопившийся почти за 10 лет материал гидрометеорологических наблюдений в Западном секторе Арктики и сделать предположения о вероятном ходе погоды в будущем, основываясь на других принципах. До некоторой степени эта цель была достигнута.

Сравнение долгосрочных прогнозов, полученных таким образом, с действительностью показывает, что для планирования морских опе-

раций они были удовлетворительны. С другой стороны, они показали, что о природе Арктики мы еще очень мало знаем. За бесчисленными колонками цифр научных наблюдений подчас скрываются тайны, раскрытие которых должно еще более обогатить науку.

Подготовка к навигации 1939 г. началась по линии синоптики еще в феврале. Был составлен первый долгосрочный прогноз ветрового режима и на основании его прогноз распределения льда по трассе на все время навигации.

«...На востоке Карского моря преобладание ветров восточной четверти горизонта с переходом на северо-восточную четверть в центральных районах Карского моря. В юго-западных районах Карского моря (Юшар — залив Благополучия—Белый) преобладание западных и северо-западных ветров...

...Ожидаемое преобладание ветров восточной половины горизонта в течение августа и сентября на востоке Карского моря будет отжимать лед от Таймырского побережья и уплотнять его в более северных районах моря, что создаст более благоприятные условия для плавания в прибрежной зоне...»

Уточнения к этому прогнозу были даны в мае. 14 июля, за несколько дней до выхода судов в море, был составлен более подробный прогноз на август.

«...В Карском море восточнее меридиана 70° и севернее параллели 73°30′ преобладание северо-восточных ветров с отклонением на юго-восточные румбы на побережье Таймырского полуострова и в глубь его. Преобладание восточных ветров на северо-востоке Баренцова моря и ветров западной половины горизонта на юго-востоке Баренцова моря и юго-западе Карского моря.

Положительное отклонение температуры от многолетней средней для августа местами на побережье Таймырского полуострова в зоне юго-восточных ветров. В остальных районах температура близка к многолетней средней.

В силу указанного ветрового режима в течение августа по трассе от Диксона до пролива Вилькицкого значительные разрежения льда до полного очищения трассы. Скопления 8—10-балльного льда в северных и центральных районах Карского моря...»

При выходе в море этот прогноз был доложен Штабу морских операций.

Работа Штаба морских операций Западного сектора в навигацию 1939 г. протекала более организованно, чем раньше. Перед каждой частной операцией созывалось совещание Штаба совместно с командованием ледокола и заслушивался доклад о синоптическом положении и ледовой обстановке. Основываясь на этих данных и на прогнозе их изменений, начальник операций принимал то или иное решение.

Работа совещаний протоколировалась. По протоколам этих совещаний можно документально ознакомиться с работой Штаба и почерпнуть из них опыт работы прошлых навигаций. С другой стороны, при такой постановке работы участники совещания должны были до конца продумывать свои выступления, особенно когда они содержали предположения, которые могли влиять на окончательное решение операции.

К сожалению, опыт работы штабов в прошлые годы оставался лишь в памяти участников. Положительный опыт работы Штаба Западного сектора в навигацию 1939 г. необходимо закрепить и для будущих навигаций.

Капитан ледокола «И. Сталин»
Герой Советского Союза
М. П. Белоусов

* * *

В конце июля 1939 г., под действием восточных ветров, а также вследствие таяния, лед вдоль побережья от Диксона до Челюскина значительно разредился. Только на участке от о. Нансена до траверза п-ва Оскара сохранился лед плотностью 3—4, реже 5—6 баллов; остальное побережье было практически чисто от льда.

Первым вышел с Диксона на восток л/к «Литке» с караваном судов «Узбекистан», «Казахстан», «Циолковский» и «Юкагир». 30/VII без большого труда они прошли пр. Вилькицкого. 1/VIII с п/х «Сакко» прошел пр. Вилькицкого л/к «И. Сталин».

В первых числах августа синоптическое положение изменилось к худшему. Образовалась устойчивая циклоническая деятельность в районе Земли Франца-Иосифа. Быстро сменяли друг друга циклоны и над восточной частью Таймырского полуострова. Как следствие этого на востоке Карского моря начались западные и северные ветры, что в свою очередь вызвало постепенное ухудшение ледовой обстановки на этом участке. Резкие ухудшения ледовой обстановки при переходе ветра с восточных румбов на западные подтверждаются рядом примеров. Так, 31 июля в районе о-вов Фирнлея и Гейберга ширина прибрежной полосы чистой воды достигала 30 миль и более, а через 3—4 дня все пространство было занято льдом плотностью до 7—8 баллов. 5/VIII л/к «И. Сталин», следуя на восток с караваном судов

«Кара», «Урицкий», «Крестьянин», встретил на меридиане 102° тяжелый 10-балльный лед, в котором вынужден был лечь в дрейф вместе с караваном. Лег в дрейф и л/к «Ермак» с п/х «Сталинград» и двумя буксирами. Вместе со льдом оба каравана понесло на восток через пр. Вилькицкого. Не доходя мыса Челюскина, лед стал легче, и караван успешно прошел в море Лаптевых. На обратном пути на запад оба ледокола снова попали в тяжелый 10-балльный лед в пр. Вилькицкого.

Во время ухудшения ледовой обстановки предстояла ответственная операция по проводке на восток через пр. Вилькицкого основного каравана из 11 судов. За исключением п/х «Моссовет» и «Диксон», в караван входили суда, не приспособленные для плавания во льду. Особенно это относилось к четырем землечерпательным снарядам и буксирам.

Дорог был каждый день, особенно для этих судов, следовавших сквозным рейсом.

К 6 августа все суда прибыли в порт Диксон и находились в полной готовности для выхода в пр. Вилькицкого. Нужно было решить важный вопрос — выпустить караван на восток или оставить его на Диксоне до более благоприятных условий. Все зависело от ветрового режима на ближайшие 3—5 дней. Восточные ветры могли отжать лед от берега, образовать прибрежную полосу чистой воды, очистить пр. Вилькицкого от льда. Тогда караван прошел бы без затруднений. Ветры западных румбов могли завлечь караван в ловушку. Пройдя некоторое расстояние при легких условиях, суда попали бы в уплотняющийся лед, а в прибрежных районах возможны были сильные сжатия. Из 11 судов сжатие выдержали бы только 2—3 парохода, остальным угрожала перспектива тяжелой аварии.

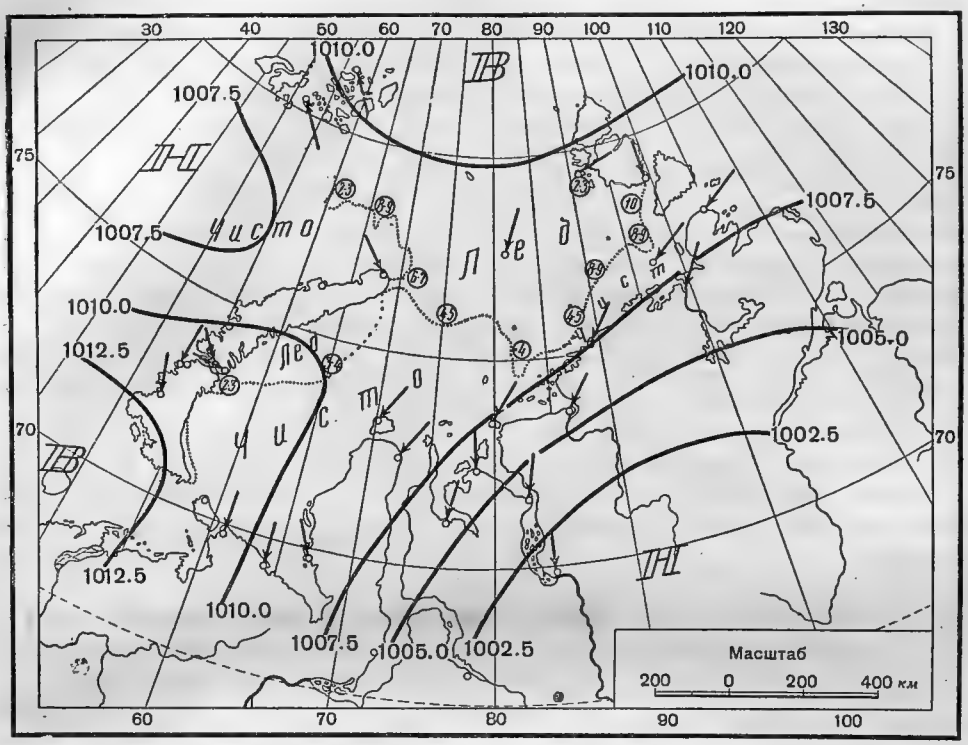
6 августа на заседании Штаба начальник операции И. Д. Папанин и все присутствующие подробно ознакомились с синоптической и ледовой обстановкой.

Прогноз предусматривал прекращение через 1—2 дня ветров западных румбов и переход их на устойчивые восточные румбы, что создавало благоприятную перспективу ледовых условий для прохода каравана. На основе прогноза начальник операций дал распоряжение о немедленном выходе всего каравана с Диксона. Навстречу судам должны были итти ледоколы «И. Сталин» и «Ермак», но они оба находились в дрейфе в тяжелых льдах. Дрейф продолжался и 7 августа, когда караван уже двигался к пр. Вилькицкого. 7/VIII прогноз о скором прекращении западных ветров подтвердился новыми данными.

Распоряжение о выходе каравана было дано своевременно, с точностью до одного дня. Его, например, нельзя было дать днем раньше: тогда караван встретил бы лед, а л/к «И. Сталин» и «Ермак», лежавшие в дрейфе, не могли бы помочь судам. С другой стороны, в ожидании полного улучшения ледовой обстановки можно было потерять несколько дней дорогого времени.

Утром 8 августа, через 8—10 часов после перехода ветра на восточные румбы, л/к «И. Сталин» и «Ермак» вышли из дрейфа и взяли курс навстречу каравану.

Утром 9 августа, когда л/к «И. Сталин» уже вел за собой караван, вновь появилась угроза ухудшения ледовой обстановки в пр. Вилькицкого, о котором нас предупредили и с Диксона. Чтобы не было никаких опасений в благополучном исходе такой серьезной операции, решили сделать остановку у о. Тыртова; к тому же караван должен



Среднее давление, преобладающее направление ветра и распределение льда в августе 1939 г.

был дождаться подхода отставшего угольщика «Пинега». Уже через 10—12 часов после остановки окончательно определилась устойчивость восточных и северо-восточных ветров на востоке Карского моря и в пр. Вилькицкого. Подошла «Пинега», и караван тронулся в путь. Днем 11 августа все суда по чистой воде при восточном ветре прошли пр. Вилькицкого.

С конца первой декады августа в проливе Вилькицкого и по всему востоку Карского моря до о. Диксон и о. Уединения включительно начали дуть устойчивые восточные и северо-восточные ветры. Под их действием, а также за счет таяния к 13—15 августа вся прибрежная часть Карского моря, включая пр. Вилькицкого, была свободна от льда, не считая оставшегося местами 1—2-балльного льда. Плавание в этом районе не представляло никаких затруднений для судов любого класса.

В конце второй декады августа начальник операций предложил представить данные о том, как долго продержится благоприятная обстановка в Карском море, удержатся ли восточные ветры до конца августа и в сентябре или же возможен их переход на западные. От этих данных зависело использование ледокольного флота и прежде всего самого флагманского л/к «И. Сталин».

Если ветры изменятся на западные, то при наличии огромного массива льда в Карском море прибрежная сравнительно неширокая полоса чистой воды и пр. Вилькицкого заполнятся льдом. Такая обстановка наблюдалась в августе 1936 г. В этом случае полагаться на

самостоятельное плавание судов без ледоколов нельзя. Если же сохранятся восточные ветры, ледовая обстановка до нового замерзания уже не ухудшится. В этом случае ледоколы можно было направить на другие операции хозяйственного или научного характера.

18 августа подтвердился прогноз на август, данный 14 июля, а 22 августа Штабу был доложен прогноз на сентябрь:

«...На востоке Карского моря, включая пр. Вилькицкого, в сентябре месяце ожидается преобладание ветров северо-восточной четверти горизонта с вероятными отклонениями на восточные и юго-восточные румбы по Таймырскому побережью. В связи с таким ветровым режимом западный участок трассы до пр. Вилькицкого включительно будет доступен для самостоятельного прохода морских судов до нового льдообразования, которое ожидается в пр. Вилькицкого 21—26 сентября, в архипелаге Норденшельда 23—28 сентября, в бухте Диксон и Енисейском заливе 2 октября» [1].

Получив такой прогноз, И. Д. Папанин решил, что можно отпустить л/к «И. Сталин» на восток без ущерба для операции. Во второй половине сентября он должен был вернуться в Карское море; л/к «Ермак» получил приказ провести гидрологические разрезы в пр. Вилькицкого.

* * *

Отрицательным моментом в приведенном прогнозе является указание на раннее замерзание б. Диксон и Енисейского залива (средняя дата замерзания бухты Диксон — 15/X) [2]. Через несколько дней это предположение подтвердилось новыми данными, и И. Д. Папанин послал на лидер Енисейских операций л/к «Ленин» следующее указание: «Имеющимся данным наступление холодов Карском море этом году будет раннее зпт замерзание бухты Диксон Енисейского залива ожидается последней пятидневке сентября тчк Примите все меры чтобы последний иностранец вышел из Игарки не позднее 22—23 сентября».

В действительности первое появление льда в бухте Диксон, на севере Енисейского залива и в море до о. Белый было в ночь на 27 сентября, а к 1—2 октября на большом пространстве моря, прилегающем к Енисейскому заливу, образовался сплошной ледяной покров толщиной в несколько сантиметров. Суда, вышедшие из Игарки позже 23—25 сентября, встречали ниже Гольчихи лед, в котором большинство из них не могло продвигаться самостоятельно.

Но прогноз остается все же прогнозом, и когда от его правильности зависит исход большой операции, надо внимательно следить за его оправдываемостью. Во время плавания л/к «И. Сталин» в Восточном секторе научные работники ледокола ежедневно следили за ходом событий в природе Западного сектора, однако никаких угрожающих элементов, идущих вразрез с прогнозом, не было.

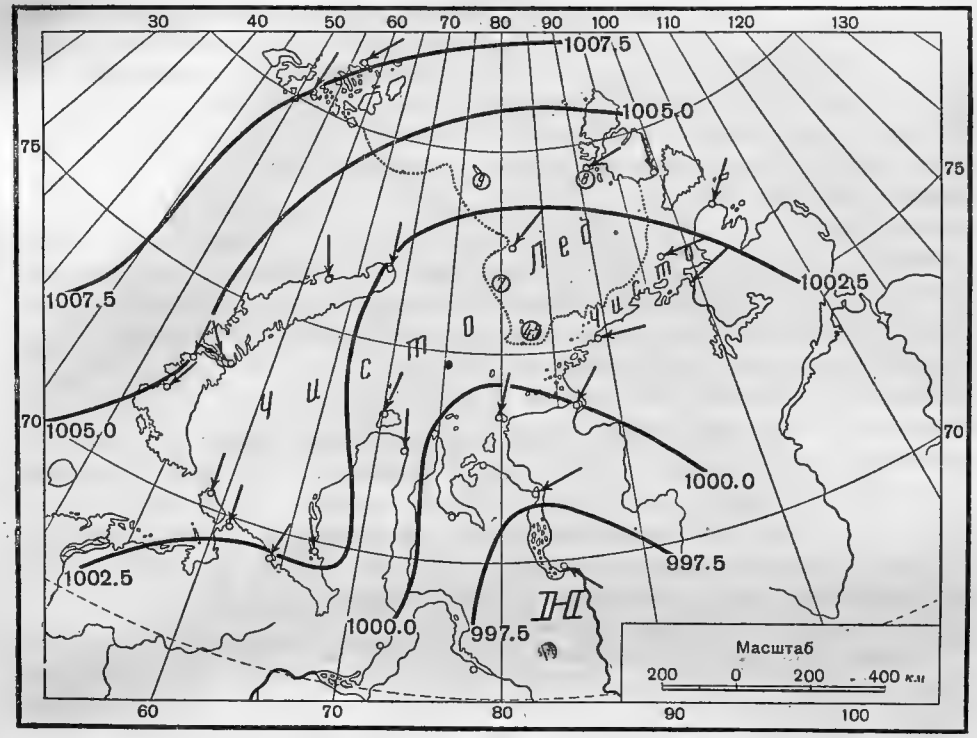
Дойдя к 28 августа до б. Угольной, л/к «И. Сталин» уже к 12 сентября вернулся в порт Диксон. Успех этого рейса объясняется не только умелым использованием хорошей техники и данных ледовой разведки, но и правильным использованием научных данных, позволивших предвидеть изменения ледовой обстановки.

На следующий день по приходе л/к «И. Сталин» на о. Диксон расширенное совещание Штаба с участием научных работников Диксона

---

[1] Протокол № 11 совещания при начальнике операций от 22 августа 1939 г.

[2] Лоция Карского моря, ч. I, издание ГУ РККФ и ГУ ГУСМП 1938 г., стр. 513.



Среднее давление, преобладающее направление ветра и распределение льда в сентябре 1939 г.

в основном подтвердило вышеприведенный прогноз на сентябрь. При отсутствии старого льда молодой лед в пр. Вилькицкого и на востоке Карского моря не представлял затруднений для прохода на запад группы судов во главе с л/к «Литке», оставшейся в море Лаптевых.

Заключением навигации были операции по выводу из молодого льда Енисейского залива и прилегающей к нему части Карского моря группы судов. Эти операции очень интересны и в практическом и в теоретическом отношении [1]. Поздняя проводка большой группы судов была впервые осуществлена при тяжелых ледовых условиях. Благоприятный исход операции свидетельствует прежде всего о том, что кадры полярных моряков по-настоящему осваивают не только технику, но и арктическую природу. Всем еще памятна осень 1937 г., когда при более благоприятных условиях л/к «Ермак» оставил в этом районе группу судов на зимовку.

Небольшая часть командного состава каравана и в 1939 г. предлагала руководству оставить часть судов на Диксоне и выводить их поодиночке, а оставшиеся поставить на зимовку по примеру 1937 г. В борьбе с такими настроениями синоптическая служба оказала помощь начальнику операций А. И. Минееву. В этот период ледовые обзоры и прогнозы погоды, которые составлялись на борту лидера операций л/к «Ленин», посылались и в Москву.

---

[1] См. статью А. И. Минеева — «Енисейская операция», стр. 103.

14 октября вечером, при подходе к о. Диксон, караван встретил очень тяжелый лед. Вновь начали поступать настойчивые предложения завести караван на Диксон. 15 октября утром был составлен следующий обзор-прогноз: «На севере Енисейского залива сплошной лед в виде больших торосистых полей, толщиной 25—30 *см*. При выходе из залива широта 73°20′ караван встретил тяжелый лед. При сильном снегопаде и южном ветре 7—8 баллов в спрессованном льду между торосами было много снега; масса смешанного со снегом льда достигала толщины 40—45 *см;* при сильном сжатии в ней с большим трудом могли продвигаться ударами л/к «Ленин» и «Ермак». Но несколько миль мористее лед оказался легче, уменьшались торосы, появлялись разводья. Наблюдений в море нет, но надо полагать, что ледовые условия в открытом море, вдали от берегов, будут легче тех, которые встречались в Енисейском заливе. В море будет меньше сжатия, торошения, вероятны разводья, которые значительно облегчат проводку каравана. В связи с циклоничностью Карского моря наблюдается повышение температуры в районе о. Белый — о. Диксон, которое, вероятно, сохранится ближайшие дни, во всяком случае задержится наступление холодов, вследствие чего процесс льдообразования замедлится. Препятствовать проводке каравана будут сильные ветры, сопровождающиеся снегопадом и плохой видимостью, но надо полагать, что они будут непродолжительны».

Таким образом, на основании анализа синоптической и ледовой обстановки доказывалась возможность прохода каравана. К сожалению, ввиду особой обстановки метеорологических данных было недостаточно — западнее о. Белого ни одна станция не давала сводок. Этим объясняется недостаточная твердость в некоторых местах прогноза. Но он оправдался и в чрезвычайно ответственный момент, когда решалась судьба десятка пароходов, помог руководству операциями на месте и в Москве принять правильное решение о следовании всего каравана на запад.

* * *

Синоптическая работа в Штабе морских операций не ограничивалась составлением долгосрочных прогнозов; эти моменты были лишь наиболее ответственными узловыми пунктами работы. Кроме долгосрочных прогнозов, давались прогнозы от одного дня до нескольких суток—в зависимости от операции, для которой они предназначались.

После составления любого прогноза мы следили за его оправдываемостью: по ежедневным синоптическим картам проверяли правильность первоначальных предположений и наряду с этим давалась критическая оценка различным признакам, служившим основанием для прогноза. Если в текущем анализе атмосферных процессов и изменений в состоянии льда находились моменты, не согласующиеся с ранее высказанными прогностическими положениями, вносились поправки и уточнения. Если же эти положения подтверждались, это также докладывалось на заседании Штаба. Подтверждение ранее данного прогноза новыми данными внушало к нему больше доверия со стороны руководства, и он полностью принимался в расчет при планировании операций, а в некоторых случаях служил непосредственным основанием плана. Поэтому возвращение к ранее данному прогнозу с его подтверждением или изменением было очень полезно.

Регулярное обслуживание Западного сектора суточными прогнозами погоды осуществлялось стационарными бюро погоды на о-ве

Диксон, в Амдерме, а в м. Лаптевых из б. Тикси. Бюро погоды на о. Диксон, впервые организованное в Арктике в 1934 г., зарекомендовало себя с положительной стороны. Прогнозы, передаваемые ежедневно по «CQ», принимают все суда, плавающие в полярных морях и реках. Эти прогнозы в большинстве случаев оправдываются, и им верят.

При отсутствии льда и угрозы его появления (что нередко наблюдается на отдельных участках в конце августа и начале сентября) прогнозы погоды не играют решающей роли в операциях больших морских пароходов. Такие суда могут итти при всяком ветре, за исключением крайних случаев, когда сила его доходит до ураганного; они вооружены навигационными приборами, и видимость им не так важна. Иное дело для судов, совершающих рейсы по рекам и из реки в реку через море: для них погода и особенно ветер имеют решающее значение.

В 1939 г., как и в прежние годы, из Енисея в Пясину шло много груза на деревянных баржах. Обслуживание прогнозами операции по переброске речных барж с Енисея на Пясину морем является для синоптиков одной из наиболее ответственных работ за всю навигацию. Надо выбрать такое время, чтобы в течение 1,5—2 суток сила ветра не превышала 2—3 баллов и чтобы с севера не было волны. Бывали случаи, когда начальники караванов игнорировали эти условия и караваны терпели аварию. Такая авария была и в 1939 г. Когда стали разбирать ее причины, оказалось, что лица, ответственные за проводку каравана, не согласовали своих действий с прогнозами погоды, которые давались с Диксона.

Не менее ответственно для синоптиков обслуживание авиации на ледовой разведке и линейных самолетов. Установился определенный порядок, к которому привыкает и летный состав: без прогноза погоды самолет не вылетает.

Летчик всегда получает прогноз, а при вылете с Диксона летчик и штурман, кроме того, подробно знакомятся с синоптической картой. Во время полета дежурный синоптик держит регулярную связь с самолетом, передает ему новые сведения о погоде, корректирует ранее данный прогноз и т. д., а с самолета ему сообщают все интересные для него сведения.

Основным материалом для прогнозов являются метеорологические и гидрологические наблюдения полярных станций. Зимой станции сообщают свои наблюдения в научно-исследовательские и оперативные центры, а летом, кроме того, непосредственно обслуживают навигацию.

К сожалению, не все работники полярных станций правильно понимают свою задачу. В навигацию 1939 г. организация передачи метеорологических и ледовых наблюдений страдала большими недостатками. В период подготовки к навигации 1940 г. эти недостатки не только не устранены, но, к сожалению, есть основание предполагать их увеличение.

На всех станциях наблюдения производятся, как известно, по среднему солнечному времени. Для станций, расположенных на разных меридианах, оно будет различно. Восточные станции производят наблюдения раньше, западные позже. Например, по московскому времени для б. Тихой и М. Кармакул утренний 7-часовой срок приходится на 06 час. 29 мин., для крайней же восточной станции Карского района — м. Челюскина тот же утренний срок падает на 03 час. 03 мин.

Передача наблюдений обеих станций производилась по «CQ» через о. Диксон в 07 час. 30 мин. Таким образом, материалы западных станций поступают в эфир через час после наблюдения, а с п/с м. Челюскина только через 4,5 часа. Пароход подходит к пр. Вилькицкого, капитана интересует ветер на м. Челюскина не ради любопытства, — опытные капитаны знают, что если вблизи на западе есть лед, то при западных ветрах пролив в 1—2 сутки может оказаться забитым льдом. При восточных ветрах такой угрозы нет. То же самое получается с ледовыми наблюдениями,— они доходят до потребителя только через 4,5 часа, а за это время обстановка может коренным образом измениться.

Такой долгий срок прохождения метео- и ледовых телеграмм не только не удовлетворителен, но и просто вреден. Надо провести серьезную реорганизацию схемы передачи наблюдений в период навигации, с тем чтобы удовлетворить всех своевременной информацией о состоянии льда и погоды. К сожалению, Управление полярных станций зимой 1939/40 г., вместо того чтобы сократить срок прохождения метеосводок, увеличило его еще на полчаса.

В период навигации от полярных станций надо брать максимум возможного, загружать их доотказа требованиями, которые могут повысить качество прогнозов и обеспечить бóльшую успешность плавания.

Качество прогнозов можно значительно повысить, если ввести дополнительные сроки наблюдений. В прошлые годы они вводились при проведении особо важных мероприятий и шли под девизом «экватор». Но в период навигации для Главсевморпути самым важным является успешное окончание операций и выполнение и перевыполнение плана перевозок. Это — самое главное, и этому все должно быть подчинено. Поэтому дополнительные наблюдения должны быть не эпизодическими, а регулярными в течение всей навигации.

Метеорологическая служба в море была хорошо организована в довоенной Норвегии. Через каждые 3 часа они передавали метеосводки со всех, в том числе с отдаленных, полярных метеостанций, а срок прохождения метеосводки от наблюдателя до потребителя не превышал 20—40 минут. На Шпицбергене существуют две гидрометеорологические станции: советская — в Баренцбурге и норвежская — в Киплине. Расстояние между ними всего 8 *км*. Наша станция оборудована лучше. Однако, находясь в Баренцовом или Карском море, мы всегда принимали норвежскую сводку, в которой всегда есть погода Шпицбергена всего лишь 30—40-минутной давности; принимая же Баренцбург, мы получали данные наблюдений, произведенных 6,5—7 час. назад.

Главная задача полярных станций не в накоплении климатологических данных, а в оперативном обслуживании флота и авиации, но разве это оперативность — опоздание с передачей наблюдений на 6—7 часов? Полярные станции стоят много денег, а полезный эффект от их работы подчас еще очень невелик. Причина — только плохая организация связи, так как радиопередатчики наших станций слышны далеко, в Западном секторе жалоб на них не бывает.

В службе прогнозов льда и погоды в Западном секторе Арктики большое значение имеют северные станции — о. Рудольфа, б. Тихая, о. Домашний, о. Генриетты. При составлении прогноза они часто имеют решающее значение, — данные двух-трех северных станций бывают иногда важнее всех остальных.

После окончания седовского дрейфа у некоторых работников Главсевморпути появилась тенденция законсервировать полярную станцию на о. Рудольфа. Качество прогнозов от этого безусловно понизится. Раз открытую станцию надо поддерживать, а не закрывать. Нельзя также итти по линии наименьшего сопротивления — открывать станции там, куда легко подойти, как, например, на Новой Земле или в районе о. Диксон.

В навигацию 1939 г. большую помощь при составлении прогнозов оказали наблюдения на л/п «Г. Седов»; седовцы аккуратно и по полной программе проводили метеорологические и гидрологические наблюдения. Своевременное получение их наблюдений во многом помогло оперативным научным работникам.

Долгосрочные синоптические прогнозы основаны, кроме научных наблюдений полярных станций, и на данных ледовых разведок, самолетов и патрулирующих судов.

Тепловые свойства поверхности моря оказывают громадное влияние на развивающиеся над ней атмосферные процессы. Холодная поверхность льда поглощает тепло у воздуха, теплая поверхность чистой воды подчас отдает его, а если тоже поглощает, то в меньшем количестве. Поэтому сведения о распределении льда в море имеют важнейшее значение для прогнозов путей движения циклонов и антициклонов, а отсюда и для прогноза ветрового и температурного режима. К сожалению, мы не всегда располагаем этими данными в достаточном количестве. В 1939 г. в течение июля, августа и сентября кромка льда в Баренцовом море осталась необследованной. Полетов в северном направлении Карского моря также было мало, и они не были достаточно удалены от берега.

Навигация 1939 г. была первой хорошо организованной навигацией; это явилось в значительной степени результатом обобщения опыта предыдущих лет. Во всех областях, в том числе и в научно-оперативной, каждый год приносит что-либо новое, дающее большой эффект в работе. В опыте 1939 г. по синоптической и ледовой службе мы имеем новое в долгосрочных прогнозах погоды и распределении льда в Западном секторе Арктики. В предстоящие навигации этот опыт надо закрепить, сделав дальнейший шаг вперед.

В. Н. Кошкин

ЛЕДОВЫЙ ПАТРУЛЬ В КАРСКОМ МОРЕ

Арктический научно-исследовательский институт впервые организовал патрулирование кромки льдов в Баренцовом и Карском морях в 1939 г. Опыт плавания з/с «Мурманец» в 1938 г. дал очень ценные результаты, и для продолжения этих работ в 1939 г. институту было предоставлено зверобойное судно «Нерпа».

Выйдя в первый рейс, з/с «Нерпа» патрулировало кромку льда в северной части Баренцова моря, выясняя положение кромки в преднавигационный период. Обследованием района от о. Надежды до западных берегов Новой Земли с 15/V по 25/VI установлено истинное положение кромки в мае и июне. Кроме того, выяснена ледовая обстановка на подходе с запада к проливам Маточкин Шар, Карские Ворота и Югорский Шар. Материалы этого плавания послужили основой для составления в мае долгосрочного майского ледового прогноза на всю навигацию. Успешно закончив работы в Баренцовом море, з/с «Нерпа» возвратилось в Мурманск 26 июня.

В Мурманске з/с «Нерпа» пополнило запасы продовольствия и горючего и, приняв на борт экспедиционный состав, 4 июля вышло во второй рейс по патрулированию кромки в Карском море. Корабль шел под командованием капитана И. С. Снисаренко. Начальником экспедиции был автор этой статьи.

Выходя в море, мы запросили полярные станции о состоянии ледовой обстановки в районе проливов Маточкин Шар и Югорский Шар. Их ответ позволил нам избрать наиболее благоприятный путь следования в Карское море через пролив Югорский Шар. Переход от Мурманска до пролива занял всего четверо суток. Во время перехода экипаж судна ознакомился с планом научно-исследовательских работ. Коллектив экспедиции и экипаж корабля вынесли единодушное решение: «На основе стахановского движения и социалистического соревнования провести рейс на «отлично», работать без аварий, беречь судно и обслужить ледовой разведкой все суда, плавающие в Карском море». В ответ на призыв экипажа орденоносного л/к «Литке» коллектив з/с «Нерпа» вызвал на социалистическое соревнование з/с «Мурманец».

В ночь с 8 на 9 июля, встречая по курсу редкий мелкобитый лед менее одного балла, мы прошли Югорский Шар и первыми вышли в Карское море. На широте 70°13′ и долготе 60°25′ мы подошли к кромке разреженного крупно-мелкобитого льда в 2—3 балла. Лед был

Зверобойное ордена Трудового Красного Знамени судно «Мурманец»

сильно загрязнен и изрядно изъеден таянием. В направлении на ССВ лед постепенно уплотнялся, доходя до 5—6 баллов. Медленно, переменными курсами, мы продвигались вперед по разводьям.

С момента выхода в Карское море мы начали вести регулярные метеорологические и ледовые наблюдения. Ежедневно, в установленные синоптические сроки, давались сведения о погоде в районе местонахождения судна. Два раза в сутки составлялись подробные ледовые обзоры с характеристикой условий проходимости корабля. Сводки посылались в три адреса: начальнику морских операций, Диксон — Погода и Москва — Ледовая служба.

Материалы авиаразведки, полученные с Диксона, давали общую картину распределения основных масс льда и отмечали существование большой полыньи вдоль западного берега п-ва Ямала. На этом основании мы решили пробиваться на восток для выхода на Ямальскую полынью.

На широте 70°40′ и долготе 61°14′ з/с «Нерпа» взяло курс на восток. 10—11 июля мы наблюдали лед сплоченностью от 4 до 8 баллов. Преодолевая сплоченные перемычки, з/с «Нерпа» успешно продвигалось вперед переменными курсами. Лед большей частью состоял из полей и крупнобитых сильно протаявших скоплений и особого препятствия продвижению судна не оказывал.

12 июля утром на широте 71°42′ и долготе 63°55′ мы вошли в густом тумане в сплоченные льды 9—10 баллов. Это были ровные поля весеннего образования толщиной 20—30 *см*. Среди проходимых участков встречались отдельные перемычки плотного годовалого льда. 12 июля надвигающийся туман заставил нас стать на ледяной якорь. Стоянка продолжалась 6 часов. Когда туман рассеялся, з/с «Нерпа», пользуясь небольшими разводьями, стало переменными курсами продвигаться на юго-восток к чистой воде. Командный состав и весь экипаж проявили

на этом переходе большую самоотверженность и настойчивость, так как несколько раз приходилось форсировать сплоченные перемычки льда.

В 22 часа на широте 71°29′ и долготе 64°33′ мы вышли из кромки на Ямальскую полынью. В пределах видимости по горизонту от ЮЮВ через В до СВ была видна чистая вода.

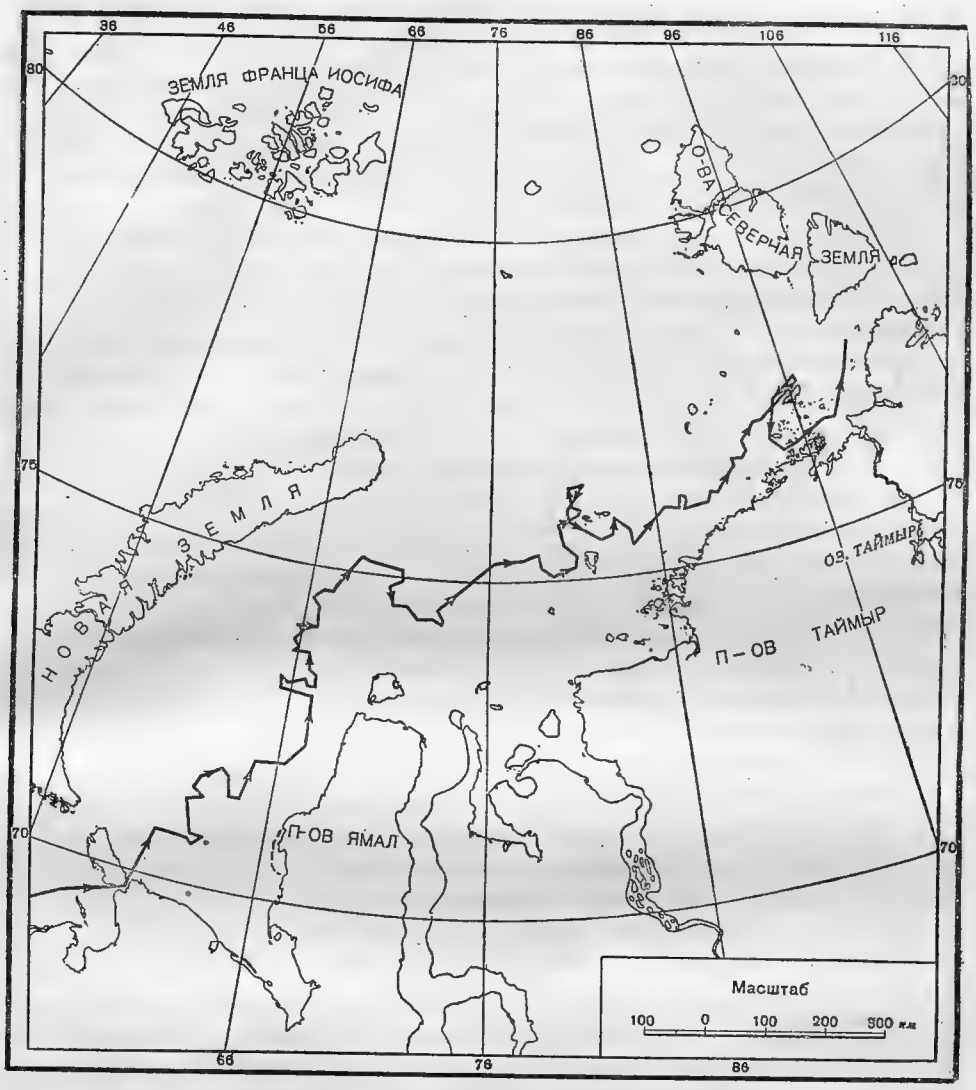
Из наблюдений на переходе от Югорского Шара до широты 71°29′ и долготы 64°33′, т. е. до выхода на Ямальскую полынью, можно было вывести заключение, что лед, встреченный в первой декаде июля в юго-западной части Карского моря, уже сильно протаял. Наше плавание подтвердило правильность преднавигационной авиаразведки Героя Советского Союза М. В. Водопьянова, который еще в мае обнаружил здесь большие полыньи и участки молодого льда весеннего образования. Действительно, мы встречали значительные площади, покрытые этим льдом толщиной от 30 до 40 *см*. Что же касается льда осеннего образования, то он почти всегда состоял из ровных полей, сильно изъеденных интенсивным таянием. Эти наблюдения давали все основания к тому, чтобы начать навигацию в юго-западной части Карского моря уже в первой декаде июля. К этому времени транспортные суда под проводкой ледокола могли проходить от Югорского Шара на восток.

Опыт преднавигационной авиаразведки этого года дал хорошие результаты. Практикуя его в будущем, можно заблаговременно давать прогностические данные на начало навигации и определить характер ожидаемой ледовой обстановки.

13 июля, достигнув широты 72°00′ и долготы 64°59′, мы повернули по параллели 72° на восток, чтобы определить ширину Ямальской полыньи. У меридиана 67°30′ ширина полыньи оказалась около 50 миль. Отсюда мы повернули на северо-запад, подошли к кромке на широте 73°09′ и долготе 65°51′ и пошли вдоль нее на север. Слева мы все время наблюдали сплоченные торосистые поля и крупнобитый лед 9—10 баллов. Справа от курса, по горизонту, всюду виднелась чистая вода.

С 13 по 17 июля мы подробно обследовали положение кромки вдоль восточного берега Новой Земли, между параллелями 72°00′—75°00′. На всем протяжении этого участка кромка состояла из сплоченных мало протаявших льдов от 7 до 10 баллов. На поверхности льдин лежал снег. Между параллелями 73° и 74° мы несколько раз пытались пробиться с востока к проливу Маточкин Шар, но неудачно: путь преграждали тяжелые 9—10-балльные льды.

17 июля, достигнув широты 75° 15′ и долготы 68° 45′, з/с «Нерпа» подошло по курсу к кромке сплоченного льда. Продвигаться дальше на север мы не могли и повернули вдоль кромки на восток-юго-восток. Плавая вдоль кромки льда в юго-западной и западной части Карского моря, мы видели, что на большом протяжении кромка выражена недостаточно отчетливо и образует извилистую линию, от которой отходят отдельные поясины, или языки, разреженного льда. Неблагоприятная погода и частые туманы затрудняли наши наблюдения за кромкой и установление ее границ. Несколько раз при плохой видимости наше судно входило глубоко в кромку, забираясь в сплоченные льды. В этих случаях велось непрерывное пятиминутное счисление. Условия плавания требовали от штурманского состава и вахтенных гидрологов напряженного внимания, чтобы не оказаться в ледяной ловушке.



Плавание «Нерпы», июль 1939 г.

Патрулирование кромки требовало точного счисления, необходимого для систематического картирования льдов. При первой возможности проводились астрономические обсервации и выполнялась развязка курсов между обсервованными точками. При низком тумане, когда горизонт был закрыт, но можно было брать высоту солнца, мы с успехом применяли искусственный горизонт. Благодаря развернувшемуся социалистическому соревнованию между вахтами работа во льдах проходила без аварий, судно успешно продвигалось вперед и только при густом тумане, затруднявшем установление кромки льда, становилось на ледяной якорь. Во время стоянок гидрологи брали гидрологические станции или проводили наблюдения за дрейфом льда, а машинная команда просматривала главный двигатель и проводила текущий ремонт.

С 17 по 27 июля мы обследовали кромку льда от меридиана 69° до о. Русского. Начиная с широты 75° 15′ и долготы 68° 45′ мы шли на восток-юго-восток вдоль кромки, состоящей из обломков полей и крупнобитого грязного 5—8-балльного, густого, сильно протаявшего льда. На поверхности льда было много озерков талой воды. На меридиане 78° 30′ кромка повернула на северо-восток к о. Свердрупа. Здесь мы встретили разреженный крупно-мелкобитый лед в 2—3 балла.

20 июля, обогнув с севера о. Свердрупа, мы шли вдоль кромки на северо-восток к о-вам Известий. Начиная с широты 76° 00′ характер льда изменился, кромка уплотнилась до 7 баллов. На всем пути встречался только годовалый, мало протаявший лед.

22 июля на широте 76°22′ и долготе 81°50′ наше судно подошло к кромке сплоченных полей льда. Среди них попадались обломки торосистых полей сплоченностью 9—10 баллов. Дальше по всему видимому горизонту от ЮЗ через С до ЮВ виднелись сплоченные льды. Пришлось повернуть на обратный курс. Таким образом, попытка пройти на восток, обогнув о-ва Известий с севера, также не удалась: сплоченные поля льда 9—10 баллов вплотную подходили к северным берегам островов. Опустившись к югу, 22 июля з/с «Нерпа» прошло проливом между о-вами Известий и Арктического института, продолжая итти на восток.

23 июля мы получили сообщение с о. Диксон о предстоящем полете Героя Советского Союза А. Д. Алексеева на самолете Н-207 и регулярно стали давать ему метеорологическую обстановку в районе местонахождения судна. 24 июля на широте 76°60′ и долготе 87°48′ мы подошли к кромке сплоченных торосистых полей льда густотой до 9—10 баллов. Кромка близко подходила к банке Ермака. Между параллелями 76°00′—75°45′ мы встретили разреженный крупно- и мелкобитый лед 4—5 баллов. Среди этого льда мы видели много стамух. Так как этот район недостаточно обследован и имеет невыявленные банки, мы решили склониться к югу и выяснить ледовую обстановку в районе о-вов Рингнес, Геркулес и Кравкова. Пройдя севернее этих островов, встретили разреженный крупно- и мелкобитый лед до 2 баллов.

25 июля на широте 75°48′ и долготе 89°00′ з/с «Нерпа» повернуло на северо-восток и пошло вдоль кромки к о. Русскому. 25 и 26 июля мы обследовали кромку между архипелагом Мона и о. Русским. Отсюда направление кромки шло с ЮЗ на СВ. Торосистые участки часто встречались между сплоченными полями крупнобитого льда от 5—9 баллов. Местами к кромке примыкали разреженные 2—3-балльные льды, которые отходили от нее в виде отдельных поясин, или языков. Справа от курса, в направлении к материку,— разреженный лед и чистая вода.

Судя по нашей разведке, на этом участке наиболее благоприятный путь для судов шел ближе к берегу материка.

Проводя разведку в восточной части Карского моря и продвигаясь на восток, мы сообщали руководству операциями ледовые сводки, указывая наиболее выгодный путь следования к пр. Вилькицкого. Ледовые сводки полярных станций м. Стерлегова, о. Русского, Уединения и других помогали нам ориентироваться в выборе маршрута и координировании ледовой разведки.

27 июля в 17 часов наше судно стало у кромки припая со стороны СЗ берега о. Русского. Несмотря на внезапный туман, вскоре на борт

судна прибыли сотрудники полярной станции. После дружеского собеседования мы рассказали сотрудникам станции о целях и задачах ледового патруля и планах операций по Северному морскому пути в навигацию 1939 г. Здесь мы узнали, что к востоку от острова находятся разреженные льды и полыньи. Это указывало на возможность прохода на восток к пр. Вилькицкого.

Мы снабдили коллектив сотрудников материалами XVIII партсъезда и книгой «Краткий курс истории ВКП(б)» и 28 июля в 8 часов, когда видимость улучшилась, вышли на восток к пр. Вилькицкого.

Обогнув о. Русский с севера, мы пошли береговой полыньей вдоль северо-восточного берега. Полынья шириной около 1 мили находилась на расстоянии 1,5 мили от берега. На широте 77°26′ и долготе 96°36′ полынья кончилась, и наше судно подошло к сплоченным торосистым полям и крупнобитому льду в 9—10 баллов. По всему видимому горизонту от ЮВ через СВ до СЗ — сплоченные льды.

Таяние еще совершенно не тронуло торосистых полей и крупнобитых образований. Толщина этих образований — 120—180 *см*. На поверхности почти всего льда много снега. Путь к пр. Вилькицкого вокруг о. Русского для судов непроходим, даже под проводкой мощного ледокола. Закончив обследование, мы поспешили сообщить каравану «Литке», вышедшему с о. Диксон на восток, что прохода к проливу Вилькицкого вокруг о. Русского нет. Караван изменил курс и направился к м. Челюскина через пролив Матиссена (архипелаг Норденшельда). Во время посещения о. Русского мы убедились в том, что к наблюдениям полярных станций нужно относиться критически: радиус видимости с берега очень ограничен, и это иногда приводит к неправильному освещению действительности. На широте 77°26′ и долготе 96°36′ з/с «Нерпа» повернуло на обратный курс к проливу Матиссена.

28 июля в 16 часов мы увидели самолет Н-237 пилота Грацианского, который шел к пр. Вилькицкого на ледовую разведку. Вскоре самолет вернулся и, дойдя до нас, сделал несколько кругов. Мы обсудили с летчиками по микрофону ледовую обстановку в районе о. Русского и пришли к общему мнению, что севернее о. Русского суда не пройдут.

30 июля, следуя чистой водой и редким льдом менее одного балла, мы подошли к западному входу в пролив Матиссена. Пройдя между о-вами Герберштейна и Правды, вошли в пролив и встретили лед от 3 до 7 баллов из ровных полей и крупнобитых, сильно протаявших образований. Особым препятствием для прохода судна такой лед не служил. Результаты обследования пролива Матиссена с подробным указанием мест скопления льда и наивыгоднейших курсов следования мы сообщили руководству операциями.

Правда, самолет Н-237 разведал ледовую обстановку в пр. Матиссена до нашего прихода, но ледовый патруль дал более подробную характеристику проходимости пролива и внес коррективы в материалы авиаразведки. Выйдя из пролива на восток, мы прошли вдоль кромки до островов Гейберга (пр. Вилькицкого).

По состоянию льда в восточной части Карского моря, на участке трассы Диксон — пр. Вилькицкого, можно было судить, что обстановка для плавания на этом участке в третьей декаде июля была сравнительно благоприятной. Суда могли следовать преимущественно по береговой полынье. На пути от Диксона до о-вов Скотт-Гансена была чистая вода. Далее от о-вов Скотт-Гансена встречался разреженный

крупно- и мелкобитый лед до 2 баллов. Между архипелагом Мона и о-вами Норденшельда лед 2—3 балла, местами до 5 баллов. Кромка льда с ЮЗ на СВ проходила в основном по 76-й параллели, постепенно отходя с меридиана 90° на северо-восток.

В проливе Матиссена был сильно протаявший лед толщиной 30—60 *см*. Отдельные скопления льда до 7 баллов не имели существенного значения при проводке судов ледоколом.

Вдоль побережья материка от архипелага Норденшельда до пр. Вилькицкого тянулась полынья шириной 10—15 миль. По этой полынье суда свободно могли итти на восток до о-вов Гейберга.

Обследование кромки у о-вов Гейберга было закончено, и И. Д. Папанин поручил нам систематически патрулировать кромку льда на участке Диксон — архипелаг Норденшельда.

2 августа мы прошли пролив Матиссена в обратном направлении — с востока на запад. На протяжении всего пролива встречался разреженный легко проходимый лед. Только в северной части пролива, у о-вов Тыртова, Юрта, Чабак и других, наблюдалось скопление льдов.

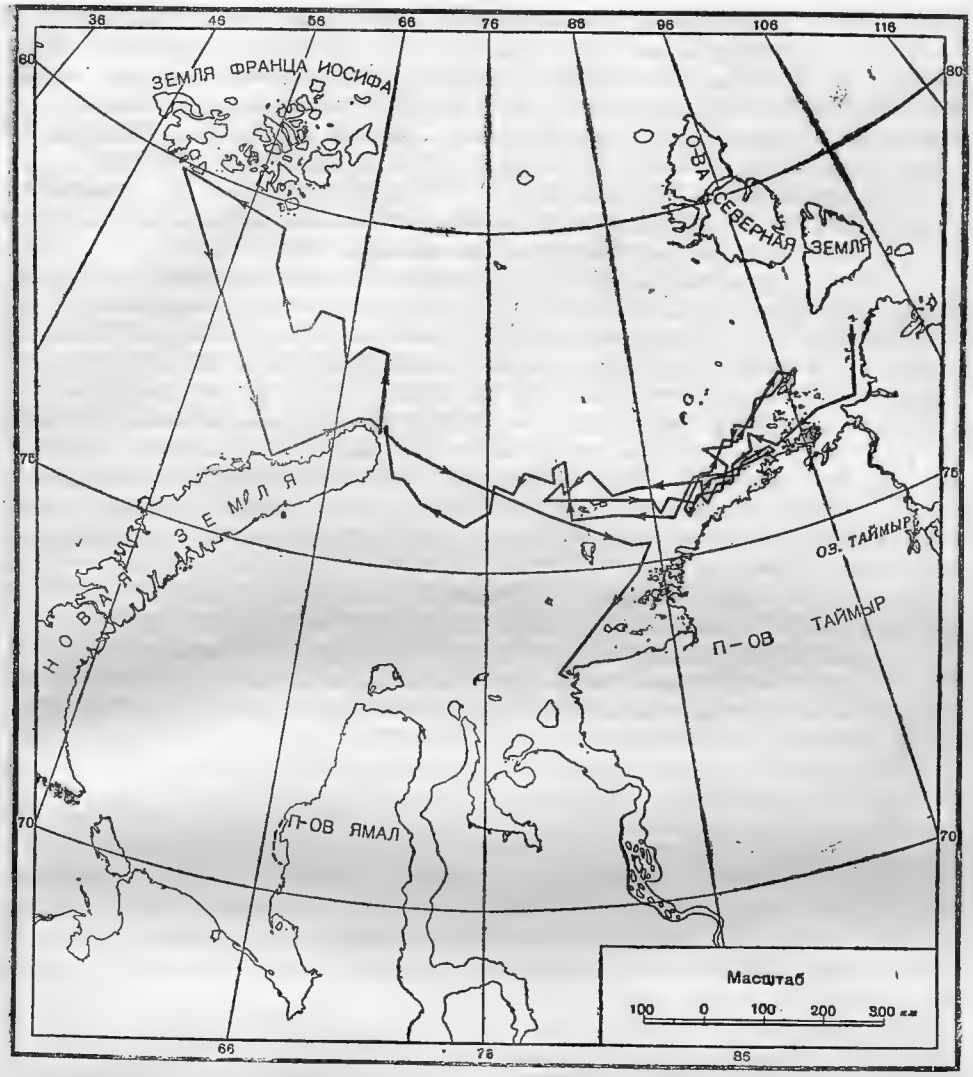
Из-за отсутствия надежных ориентиров в проливе нам приходилось при наступлении тумана становиться на якорь и ожидать улучшения видимости. Неправильное расположение островов на картах, бесчисленное множество нужных и ненужных однообразных навигационных знаков часто вводило судоводителей в заблуждение. Гидрографическое управление должно снять ненужные знаки и оставить только те, которые имеют навигационное значение.

Продолжая итти вдоль кромки на запад, 4 августа, при проходе к о. Крайнему, мы увидели на горизонте караван судов под проводкой л/к «Ермак». Караван шел севернее нашего курса на 6 миль, встречая сплоченные перемычки льда. Они затрудняли его движение, так как в караван входили небольшие буксиры. Мы связались по телефону с капитаном ледокола и рекомендовали ему изменить курс, т. е. склониться к югу, где лед был более разрежен; указали также генеральные курсы наиболее благоприятного пути для продвижения к проливу Матиссена. Несколько позже нам было приятно узнать, что наши ледовые сводки с указанием генеральных курсов облегчили проводку каравана.

Идя вдоль кромки на запад, мы периодически заходили в глубь кромки для определения направления и скорости дрейфа льда. Это имело большое значение для службы ледовых прогнозов.

7 августа, находясь на широте 76° 04′ и долготе 79° 25′, мы получили распоряжение провести ледовую разведку для каравана, вышедшего с Диксона под проводкой п/х «Моссовет» на восток, и легли на курс юго-юго-восток к о-вам Скотт-Гансена.

8, 9 и 10 августа з/с «Нерпа» выполняло ледовую разведку по проводке караванов «Моссовет» и «Садко» на участке о. Мона — архипелаг Норденшельда. При этом мы применили такой метод: «Нерпа» шла впереди каравана на расстоянии 10—15 миль. Регулярно, через 1—2 часа, в зависимости от обстановки, судам давалась подробная ледовая информация о проходимости льда и генеральных курсах следования. Такой метод, с нашей точки зрения, имеет положительные стороны. Ледокол, ведущий караван, не должен тратить ценное время на поиски пути. Это должен делать корабль, выполняющий функции ледового разведчика. В туманную или мглистую погоду авиация не всегда сможет обеспечить разведку, а патрульное судно сделает это



Плавание «Нерпы», август 1939 г.

с меньшей затратой времени, сократит простой судов во льдах и сэкономит большие средства.

Краткосрочные ледовые прогнозы, которые у нас, кстати, еще далеко не совершенны, могут служить только общей ориентировкой для мореплавателей. Реальная помощь в проводке кораблей, освещение ледовой обстановки, остается на ближайшее время за авиаразведкой. Ей в помощь должен притти корабль-разведчик, который идет впереди каравана и указывает наиболее благоприятный путь следования. Из этого можно сделать вывод, что только комплексная, согласованная разведка самолета и корабля может указать судам наиболее правильный путь. Но такие суда, как «Нерпа», мало пригодны для этой работы. Корабль-разведчик должен быть ледокольным судном, с достаточной скоростью хода и мощностью для преодоления

сплоченных перемычек. Подходящим кораблем для такой работы мы считаем номерной ледокол (тип № 8, 9), имеющий дополнительные бункера с запасом топлива на 25—30 ходовых суток. Такому судну можно поручить проведение всей ледовой разведки по проводке судов в Карском море и море Лаптевых. Кроме этого, в свободное от оперативных заданий время он мог бы патрулировать кромку.

10 августа, достигнув широты 75°49′ и долготы 90° 23′, мы закончили ледовую разведку для проводки последних караванов и получили разрешение на патрулирование кромки.

В этот день неожиданно усилившийся северо-западный ветер перешел в шторм и заставил наше судно укрыться у юго-восточного берега о. Рингнес. Переждав шторм, 12 августа в 6 часов мы снялись с якоря и взяли курс вдоль кромки к о. Русскому. Обследование, которое мы провели 12—13 августа на участке о. Рингнес — о. Русский, показало основное направление кромки с ЮЗ на СВ. Кромка состояла из разреженного крупно- и мелкобитого льда 5—6 баллов, местами попадались участки с 9—10-балльным льдом. Устойчивые северо-западные ветры, временами доходившие до штормовых, сильно разредили кромку в северо-восточной части Карского моря и опустили ее несколько к югу.

13 августа мы обогнули о. Русский с севера. На широте 77°10′ и долготе 96°51′ сплоченные поля и крупнобитый лед преграждали наше дальнейшее следование на восток. Остров, как и в конце июля, был окружен сплоченными льдами. Эти льды оказались для нас совершенно непроходимыми. Наше судно повернуло на обратный курс вдоль кромки и направилось к м. Желания.

За период времени с 14 по 19 августа мы обследовали кромку льда между о. Русским — м. Желания (Новая Земля). Направление кромки шло от о. Русского на ЗЮЗ до меридиана 88°, проходя севернее архипелага Мона по параллели 76°00′. Начиная с широты 75°35′ и долготы 87° 15′, кромка повернула к о-вам Известий. Следуя разреженным льдом, прошли проливом между островами Известий и Арктического института. У о-вов Известий кромка подходила вплотную к северным берегам. От северо-западных берегов о-вов Известий направление кромки шло на ЗСЗ, к Новой Земле.

При подходе к Новой Земле, в районе мысов Константина и Флиссинского, — уплотненный крупно- и мелкобитый лед до 6—7 баллов, среди него небольшие айсберги. На широте 76°39′ и долготе 69°43′ з/с «Нерпа» вышло на чистую воду. Кромка крупно- и мелкобитого льда 5—6 баллов пошла в направлении на ССВ. Дальше, до м. Желания, чистая вода. На протяжении всей кромки от о. Русского до м. Желания лед был переменной балльности (3—10 баллов). На всем протяжении годовалый лед сильно протаял. Для определения дрейфа льда мы выбрасывали через 50 миль специальные буйки со вложенными в них открытками, запаянными в стеклянную пробирку.

19 августа в 13 часов з/с «Нерпа» подошло к м. Желания и остановилось в б. Поспелова. В районе м. Желания по горизонту льдов не было. После непродолжительной стоянки 20 августа в 2 часа мы снялись с якоря и пошли на соединение с кромкой для дальнейшего следования к Земле Франца-Иосифа.

В 20 милях к северу от м. Желания на широте 77°13′ и долготе 69°15′ мы подошли к кромке разреженного льда и повернули вдоль нее на СЗ. На переходе от мыса Желания до Земли Франца-Иосифа кромка состояла из обломков полей крупно- и мелкобитого льда от

2 до 5 баллов. Изредка встречались сплоченные льды до 8—9 баллов. Несколько раз нам приходилось обходить или пересекать по курсу отдельные языки льда, отходившие от кромки. Частые туманы и плохая видимость во время перехода затрудняли установление границ.

22 августа на широте 78°17′ и долготе 61°09′ кромка крупнобитого льда густотой 4—5 баллов повернула на ССВ. Мы пошли чистой водой по курсу ССЗ к Земле Франца-Иосифа. На подходах к архипелагу заметили много пловучих айсбергов. Вдоль южных берегов архипелага Земли Франца-Иосифа до о. Нордбрук мы шли по чистой воде.

23 августа в 8 часов на широте 79°59′ и долготе 49°40′ з/с «Нерпа» подошло к мысу Флора (о. Нордбрук). Мы составили подробную сводку подхода к Земле Франца-Иосифа. Авиаразведки пилота Орлова на о. Гукера подтвердили полное отсутствие льдов в проливах архипелага. Судя по обстановке, архипелаг давно освободился от льдов и в начале третьей декады августа подходы и плавания в его южной части были исключительно благоприятны. Обследование кромки от о. Русского до Земли Франца-Иосифа было использовано для осеннего, августовского, прогноза. 23 августа в 9 часов легли на курс ЮВ к Русской Гавани (Новая Земля) для выполнения стандартного гидрологического разреза. Предварительно проведенная подготовка, активное участие состава экспедиции и содействие экипажа помогли успешно закончить разрез 25 августа. Простой корабля на каждой гидрологической станции был доведен до минимума. Применяя ряд рационализаторских мероприятий, штурманский состав обеспечил каждую станцию надежной астрономической обсервацией. На разрезе мы сделали 13 глубоководных станций через 20 миль. Во время перехода м. Флора — Русская Гавань 23—25 августа на пути разреза льдов не было. 25 августа закончили гидрологический разрез на широте 76°31′ и долготе 61°58′ и повернули вдоль северо-западного берега северного острова Новой Земли к м. Желания. На переходе Русская Гавань — м. Желания льдов также не было.

26 августа в 12 часов на широте 77°07′ и долготе 68°33′ наше судно вышло на траверз м. Желания. Отсюда мы проложили второй гидрологический разрез м. Желания — п/о Михайлова (западный берег Таймырского полуострова). Разреженный лед не помешал нам успешно провести разрез. Скопление льдов до 7—8 баллов мы встретили только при выходе на восток из пролива, между о-вами Известий и Арктического института.

29 августа, следуя курсом ЮВ на широте 75°18′ и долготе 85°33′, з/с «Нерпа» вышло из льдов на чистую воду. В пределах видимости по всему горизонту от СВ через В, Ю до ЮЗ была чистая вода. В 19 часов на широте 75°10′ и долготе 86°50′ мы подошли к п/о Михайлова и закончили выполнение разреза, сделав 16 глубоководных станций. В районе побережья море было свободно от льда.

Отсюда наше судно взяло курс вдоль побережья к о. Диксон для пополнения горючим. На пути льдов нигде не было. Стоянка в б. Диксон была недолгой; приняв горючее, 1 сентября в 2 часа мы вышли для продолжения работ в северную часть Карского моря и, обогнув о. Диксон с запада, на широте 73° 47′ и долготе 79° 28′, взяли курс на ССВ, продолжая итти чистой водой. 4 сентября на широте 79° 34′ и долготе 73° мы подошли к кромке, состоящей из обломков полей разреженного крупно- и мелкобитого льда сплоченностью до 2 баллов. По горизонту на СВ и В были видны разреженный лед и

большие полыньи. В этой точке легли на курс ЮВ, причем кромка из крупно- и мелкобитого льда сплоченностью 2—5 баллов оставалась слева. Направление кромки шло с ССЗ на ЮЮВ.

6 сентября в 13 часов з/с «Нерпа» приблизилось к северо-западному берегу о. Уединения. Кромка разреженного крупно- и мелкобитого льда в 3—4 балла подходила вплотную к северным и северо-западным берегам острова. В направлении на СВ и В от острова по горизонту было видно много разводьев и полыней. Суда могли подходить к о. Уединения с запада. От о. Уединения кромка пошла на ЮЮЗ, подходя к северным берегам о-вов Известий. На всем этом переходе кромка была разреженной и состояла из крупно-мелкобитого льда сплоченностью до 5 баллов. В направлении на СВ и В по горизонту — уплотненные льды. По мере следования курсом мы пересекали языки разреженного льда, отходившие от кромки. Пройдя вдоль западных берегов о-вов Известий, где держался сплоченный крупнобитый лед 6—7 баллов, на широте 75°52′ и долготе 81°15′ з/с «Нерпа» пыталось войти в пролив между о-вами Известий и Арктического института, но, встретив сплоченные льды 7—8 баллов, изменило курс на ЮЮЗ. У западных берегов островов Арктического института сплоченные льды 9—10 баллов были вплотную прижаты к берегу и опускались до южной оконечности о. Сидорова.

9 сентября на широте 74°42′ и долготе 81°58′ наше судно вышло из кромки на чистую воду. Кромка повернула на ССВ. В направлении от В через Ю до З по горизонту была чистая вода.

За период времени с 9 по 13 сентября мы провели обследование кромки на участке трассы от южной оконечности о. Сидорова до пр. Шокальского (Северная Земля). Направление кромки на этом участке было с ЮЗ на СВ. На всем протяжении она была ясно выражена и состояла из полей и крупнобитых образований сплоченностью от 4 до 8 баллов. Отсутствие видимости при следовании на СВ между меридианами 88°18′ и 90°40′ не позволило установить здесь истинное положение кромки. У о. Русского кромка сплоченного льда 6—7 баллов проходила в расстоянии 8 миль на СЗ от острова. На широте 77°15′ и долготе 94°50′ она разредилась, перешла в крупно- и мелкобитый лед сплоченностью до 3—4 баллов и повернула на ССВ. Часто встречались айсберги. Начиная с широты 78°21′ и долготы 96°35′, кромка льда 5—6 баллов повернула на ССЗ. В направлении к западу и северо-западу по горизонту уплотнение льдов доходило до 8—9 баллов.

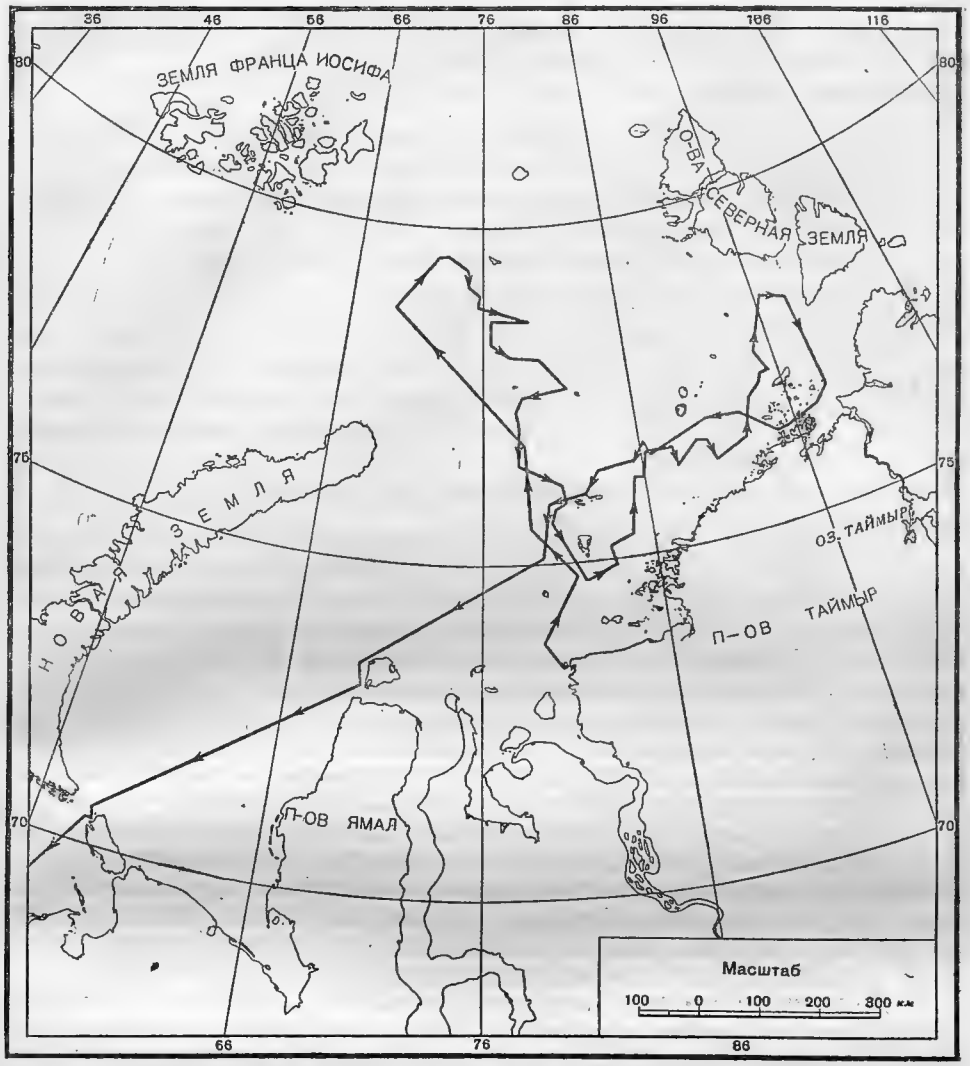
От этой точки мы повернули на восток, следуя чистой водой к проливу Шокальского. В районе западного берега о. Большевик морских льдов, за исключением 15 айсбергов, мы не встретили.

12 сентября в 16 часов на широте 78°19′ и долготе 97°10′ з/с «Нерпа» изменило курс на юг, направляясь в пр. Матиссена.

На переходе пр. Шокальского — пр. Матиссена и в западной части пр. Вилькицкого льдов не было. В западной части пр. Вилькицкого отмечено только 6 айсбергов.

13—16 сентября мы проводили гидрологические исследования в пр. Матиссена. За это время льдов нигде не наблюдали.

16 сентября, находясь на широте 76°32′ и долготе 96°18′, мы получили приказ закончить все работы и возвращаться на запад. В 12 часов работы были прекращены, и «Нерпа» взяла курс на запад, к выходу из пролива Матиссена. Выйдя из пролива на широте 76°28′ и долготе 94°00′, легли на курс СЗ, на сближение с кромкой.



Плавание «Нерпы», сентябрь 1939 г.

Шли чистой водой до широты 76°46′ и долготы 92°18′. Здесь отдельные редкие льдины постепенно стали переходить в разреженный крупно-мелкобитый лед в 2—3 балла. Среди старого льда встречались полосы снежуры и молодой лед. Мы изменили курс на З вдоль кромки разреженного льда. Наблюдениям за кромкой в осенний период стала мешать темнота: приходилось прекращать наблюдения и отходить от кромки в ожидании рассвета. Периодические штормовые погоды вызывали большую зыбь и заставляли нас все время держаться в расстоянии 1—2 миль от кромки. Осенний период патрулирования требовал от всего экипажа судна большого напряжения сил и исключительного внимания. Определение местонахождения судна в темное время проводилось частыми обсервациями — главным образом по звездам. Начиная с широты 76°31′ и долготы 86°50′, кромка имела

направление на ЗЮЗ и состояла из крупно- и мелкобитого льда в 3—4 балла. Наш путь неоднократно пересекали поясины крупно-мелкобитого льда в 1—2 балла, среди которого тянулись полосы снежуры и молодого льда.

18 сентября на широте 76°01′ и долготе 82°31′ кромка повернула на З. Везде по горизонту был виден разреженный крупно-мелкобитый лед в 2—3 балла. Местами попадались отдельные скопления до 4 баллов. Курс проходил севернее островов Известий. Здесь разреженные льды подходили вплотную к северным берегам островов. На меридиане 80°00′ кромка разреженного льда повернула на ССВ. В направлении от СЗ через З до ЮЗ по горизонту — чистая вода.

В 13 часов, находясь на широте 75°57′ и долготе 80°12′, мы получили распоряжение прекратить работы и следовать в Архангельск. Наше судно повернуло на курс ЮЮЗ, к выходу из кромки. На широте 75°06′ и долготе 79°54′ мы вышли из льда на чистую воду и взяли курс к Югорскому Шару.

На переходе в юго-западной части Карского моря льдов нигде не было.

В навигацию з/с «Нерпа» прошло 9 900 миль, из них во льдах 8 100. Условия плавания были тяжелые из-за туманов и штормовой погоды. За время всего рейса не было ни одной поломки или аварии судна. Корпус и машины корабля остались в хорошем состоянии. План научно-исследовательских работ выполнен на 130% с оценкой «отлично». Кроме научно-исследовательских работ, з/с «Нерпа» провело большую оперативную работу, обеспечив ледовой разведкой проводку судов, следовавших по трассе Северного морского пути. Этому способствовало высокое политико-моральное состояние экипажа и коллектива экспедиции. Во время рейса члены экипажа и сотрудники экспедиции регулярно изучали «Краткий курс истории ВКП(б)» и активно участвовали в проведении теоретической конференции.

Широкий охват социалистическим соревнованием и ударничеством всего состава участников Карского патруля, дружная и сплоченная работа всего коллектива помогли выполнить все задачи, поставленные перед нами руководством Главсевморпути.

В заключение хочется высказать несколько пожеланий, осуществление которых должно повести к дальнейшему накоплению сведений о ледовом режиме трассы и помочь еще более успешному проведению будущих навигаций.

Прежде всего—выяснение распределения основных массивов льда, полыней и мощности ледового покрова во всех морях Северного ледовитого океана, осуществляемое дальней преднавигационной разведкой по строго разработанному маршруту.

Систематическое патрулирование кромки льда по всей трассе Северного морского пути.

Судовая ледовая разведка, освещающая наиболее трудные ледовые условия и отдельные перемычки.

Выполнение этих задач поможет нам внести должные коррективы в долгосрочные ледовые прогнозы, даст очень ценный материал для составления краткосрочных прогнозов и окажет реальную помощь в проводке судов, освободив ледоколы от лишней работы.

С. Д. Лаппо и В. С. Назаров

ЛЕДОВАЯ СЛУЖБА

Успешному плаванию кораблей способствует подробная информация о состоянии льда на трассе и возможных изменениях в ледовой обстановке. Ледовая информация — это ознакомление мореплавателей со всеми сведениями о льдах на трассе не только в период навигации, но и в прошлое время. Поэтому в навигацию 1939 года на корабли был послан большой информационный и справочный материал: ежегодники льдов за 1934/35 и за 1935/36 годы, альбом карт состояния льда и погоды (давление, ветер, температура) за 1938 год и альбом ледовых образований.

Суда и самолеты ледовой разведки и ледовые группы, о которых речь впереди, были снабжены бланковым материалом для зарисовки льдов: картами масштаба 1:2 500 000 в конической проекции и меркаторскими сетками масштаба 1:1 000 000.

Самолетам полярной авиации было роздано «Временное руководство по производству ледовой разведки с самолета», а судам—«Временная инструкция по наблюдению над льдами для штурманского состава судов, плавающих в арктических морях», составленная Арктическим научно-исследовательским институтом.

* * *

На о. Диксон и на м. Шмидта Арктический институт направил ледовые группы, названные не совсем удачно «ледовыми штабами». В каждой группе было два специалиста по ледовым прогнозам; они собирали все сведения о льдах отдельно по западу и по востоку. Синоптические сведения для своей работы они получали от бюро погоды в этих же пунктах. Порядок обслуживания кораблей ледовой информацией опубликован в «Извещениях мореплавателям», выпускаемых Народным комиссариатом военно-морского флота (№ 33 за 1939 год).

Синоптики и гидрологи, работавшие в Штабе морских операций на л/к «И. Сталин» и на л/к «Л. Каганович», обеспечивали начальника морских операций справками по вопросам погоды и распределения льда. В конце навигации ледовая группа мыса Шмидта перешла на л/к «Л. Каганович».

В преднавигационный период з/с «Нерпа» провело разведку льда в Баренцовом море. С июля это судно занималось разведывательными работами и патрулировало кромку льда в Карском море. Разведка льда ботом дает исключительно ценный материал, сообщая точные сведения о расположении кромки льдов и их состоянии. Стоимость

ледовой разведки ботом в течение навигации в два раза дешевле разведок самолетом.

В 1939 году Арктический научно-исследовательский институт дал три долгосрочных ледовых прогноза по трассе Северного морского пути: в январе, мае и августе.

Повседневную информацию и справки по вопросам погоды и состояния льда давала Московская оперативная группа ледовой службы Арктического института.

Эта группа следила за работой бюро погоды, получая от него ежедневные сведения, и информировала о состоянии льда по трассе все управления Главсевморпути, Северный морской флот (НКВМФ), Наркомморфлот и другие заинтересованные ведомства. В процессе работы составлялись пятидневные карты состояния льда на трассе, ежедневные синоптические карты и бюллетень состояния погоды и льда. Кроме того, группа занималась вопросами совершенствования методики долгосрочных прогнозов льда. В этом отношении интересна работа т. Д. Дрогайцева, который построил теорию движения циклонов в западной части Карского моря в зависимости от состояния подстилающей поверхности и положения кромки льда. По известному расположению кромки можно с достаточной точностью предсказать ветровой режим в Карском море за два месяца вперед. Теоретические предположения были проверены в период навигации 1939 года и оказались совершенно правильными.

Ледовая обстановка 1939 года была весьма своеобразна. Несмотря на то что лед занимал сравнительно малую площадь моря, плавание в районе б. Тикси—Индигирка было сопряжено с большими трудностями, о чем говорит нижеследующая таблица:

ПЛОЩАДЬ ЛЬДА В ПРОЦЕНТАХ К ПЛОЩАДИ МОРЯ В СЕРЕДИНЕ АВГУСТА

Названия морей	Средняя за 8 лет (1932—1939 годы)	В 1939 году
Карское	39	31
Лаптевых	50	30
Восточно-Сибирское	56	61
Чукотское	25	17

Однако условия плавания зависят в основном от распределения льда, а не от площади моря, занятой льдом. Правильность этого замечания подтверждается в Карском и Чукотском морях. Что же касается Восточно-Сибирского моря, то там, как правило, наблюдается малая подвижность льдов, и поэтому успешное продвижение судов зависит от количества льда, как это и было в 1939 году.

Для характеристики состояния льдов в навигацию 1939 года показательны сроки полного исчезновения льда весною и появления сала осенью, которые наблюдались научными сотрудниками полярных станций.

Названия станций	Очищение от льда		Появление сала	
	среднее за 1932—1939 годы	в 1939 году	среднее за 1932—1939 годы	в 1939 году
Югорский Шар	25/VII	7/VII	5/XI	2/XI
Остров Диксон	5/VIII	19/VII	3/X	29/IX
Мыс Челюскина	19/VIII	20/VIII	4/XI	30/IX
Бухта Тикси	14/VII	5/VIII	9/X	7/X
Остров Врангеля	18/VIII	20/VIII	—	10/X
Мыс Шмидта	10/VIII	28/VI	—	20/X

Навигационный период на западе и на востоке наступил в 1939 году примерно на 15 суток раньше среднего срока. В то же время на среднем отрезке трассы (Тикси — Индигирка) навигация задержалась больше чем на полмесяца.

Каковы же были особенности распределения льда на трассе Северного морского пути в 1939 году?

В середине августа значительное количество льда (31% площади моря) располагалось в северо-восточной части Карского моря. И все же вследствие преобладавших восточных ветров на участке архипелаг Норденшельда — м. Челюскина проводка кораблей была осуществлена без серьезных трудностей.

В море Лаптевых, от пр. Шокальского до б. М. Прончищевой, удерживалась полынья. В то же время наблюдения прошлых навигаций в этом районе отмечали наличие льда у островов Петра. Полынья постепенно увеличивалась в размерах, и в середине сентября чистая вода доходила до меридиана 120°.

В районе б. Тикси — пролив Лаптева — Индигирка ледовый покров разрушился примерно на 15 суток позже нормального и задержал проводку кораблей.

Однако корабли сквозного плавания можно было провести раньше, так как севернее Ново-Сибирских островов наблюдения авиаразведки указывали на наличие чистой воды в начале августа. Из наблюдений полярных станций также можно было вывести заключение, что севернее Ново-Сибирских островов ледовая обстановка была легче, чем в проливах. Балльность льда в проливе Лаптева (от м. Шалаурова и до северной части о. Котельного) в начале августа 1939 года можно видеть из таблицы данных полярной станции:

Станция	Август									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мыс Шалаурова	8	8	8	7	7	—	8	8	6	7
Остров Котельный	0	0	0	0	0	0	—	2	0	0

Одной из особенностей навигации 1939 года было также медленное отступление кромки льда на север в Восточно-Сибирском море. Восточнее, в Чукотском море, в районе Колючино — мыс Сердце-Камень, лед удерживался, но на ход операций не влиял, так как мористее было чисто. Общее количество льда на трассе во время навигации 1939 года было несколько ниже среднего, то есть год в ледовом отношении был благоприятный. Это подтверждает помещенная ниже таблица:

Площадь льда в 1932—1939 годах	Моря Северного ледовитого океана			
	Карское	Лаптевых	Восточно-Сибирское	Чукотское
Средняя площадь льда за 1932—1939 годы в %% . . .	35	50	55	27
Площадь льда в 1939 году в %%	34	37	54	17

Самолет ледовой авиаразведки Н-207

Краткосрочные и долгосрочные ледовые прогнозы 1939 года были проверены в конце навигации. Оказалось, что краткосрочные ледовые прогнозы по Западному сектору Арктики оправдались на 56%, а по Восточному на 80%. Сравнительно низкий процент по Западному сектору объясняется применением более подробной характеристики ледовой обстановки.

ОПРАВДЫВАЕМОСТЬ КРАТКОСРОЧНЫХ ЛЕДОВЫХ ПРОГНОЗОВ В 1939 ГОДУ

Моря	Число прогностическ. предположений	Из них			В процентном отношении
		оправдалось полностью	оправдалось частично	не оправдалось	
Карское	67	36	10	21	61,5
Лаптевых	21	7	6	8	65,0
Восточно-Сибирские проливы:					
Лаптева, Санникова	26	19	5	2	86,0
Чукотские проливы:					
Лонга, Геральда	26	16	8	2	80,0

В таблице частично оправдавшиеся прогностические предположения берутся как оправдавшиеся на 50%. Краткосрочные ледовые прогнозы по Карскому морю и морю Лаптевых давались на пять дней, а для Восточно-Сибирского и Чукотского морей на десять дней. Помимо того, по мере изменения обстановки давались уточнения к пятидневным и декадным прогнозам. Очевидно, и в будущем нужно будет сохранить порядок составления краткосрочных ледовых прог-

Самолет ледовой авиаразведки Н-237

нозов по календарным срокам, так как это облегчает их использование.

Долгосрочный ледовый прогноз дает оценку ледовитости арктических морей и ледовых затруднений, которые могут встретиться при проводке судов во время навигации. Правда, этот ледовый прогноз не всегда может быть конкретен, а в отношении сроков даже ошибочен. Но в общем он дает возможность заранее оценить общую ледовую обстановку и приготовиться к преодолению ледовых трудностей.

Прогноз на 1939 год указал на удовлетворительную ледовую обстановку для плавания по Северному морскому пути, — практика навигации подтвердила, что этот прогноз можно считать удачным. Особенно хорошо были определены сроки начала навигации по Карскому морю.

При общей удовлетворительности прогноза в деталях можно было найти существенные ошибки, которые, однако, не отразились на вполне благоприятном завершении операции. В прогнозе не была учтена оригинальная ледовая обстановка в море Лаптевых, о которой мы уже говорили, а именно — позднее очищение от льда района Ново-Сибирских о-вов, позднее разрушение припая побережья Восточно-Сибирского моря к западу от устья Колымы и Чукотского моря в районе Чаунской губы. В данном случае, вероятно, недооценивалась исключительно холодная зима, предшествовавшая навигации 1939 года.

Осенний прогноз о сроках прекращения навигации, данный Арктическим институтом 20 августа, был удовлетворителен для Карского моря и ошибочен для морей к востоку от Таймырского полуострова. Было учтено раннее прекращение навигации в Обь-Енисейском районе и окончание Игарских операций до 1 октября (в благоприятные годы Игарские операции продолжаются до 15 октября). Наоборот, предполагавшееся раннее замерзание в море Лаптевых и Восточно-Сибирском море не подтвердилось.

Неправильные данные осеннего ледового прогноза для морей Лаптевых и Восточно-Сибирского явились следствием не только несовершенства методики прогноза, но и ошибочности положенных в основу данных, а именно — незнания к моменту прогноза площади, занятой льдом на всем пространстве этих морей, особенно в северной их части. Кроме того, к моменту составления прогноза Арктический институт не располагал сведениями о тепловом состоянии водных масс; гидрологические наблюдения по утвержденным стандартным разрезам до сих пор в арктических морях не ведутся. Между тем в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском, где нет ледового патруля, они особенно необходимы. Это приводит к ошибочной оценке состояния моря, а отсюда и к ошибкам в прогнозах.

Форма долгосрочного прогноза выбрана не совсем удачно, и ее следовало бы изменить. Мы знаем, что каждому ледовому прогнозу предшествует обзор метеорологической обстановки, который в прогноз не включается. А этот обзор иногда интересует мореплавателей даже больше, чем самый прогноз. Если обзор состояния погоды и моря будет включен в прогноз, то, во-первых, это обстоятельство поможет мореплавателям и руководителям операции яснее представить себе ледовую обстановку и сделать дополнительные полезные выводы, а во-вторых — этот обзор послужит обоснованием самого прогноза.

Аналогичное положение мы наблюдаем и в отношении формы краткосрочных ледовых прогнозов. Мореплавателям бывает очень полезна информация о состоянии льдов, которая дается полярными станциями каждую пятидневку, но в прогноз не включается.

Лаконическая форма краткосрочных ледовых прогнозов, которые иногда распространяются сроком до 10 дней, не всегда удовлетворяет мореплавателя, который интересуется основанием прогноза для того, чтобы быть уверенным в его правильности. С другой стороны, обоснование ледового прогноза иногда очень сложно и связано с синоптическим анализом. В навигацию 1939 года краткосрочные ледовые прогнозы давались в виде окончательных выводов, без оснований. Очевидно, в дальнейшем эту практику придется изменить и включать обоснования в краткосрочные ледовые прогнозы.

* * *

К дефектам ледовой службы в навигацию 1939 года относится неувязка работы ледовых штабов на лидерных ледоколах и ледовых групп на полярных станциях. Отсутствовало распределение обязанностей между работниками ледовой службы.

Работа синоптиков и гидрологов в Штабе нисколько не умаляет значения работы ледовой группы на полярных станциях. Ледокол находится все время в движении и переходит из Западного сектора в Восточный и наоборот, как, например, л/к «И. Сталин» в навигацию 1939 года. При отсутствии лидерного ледокола транспортное движение по трассе не нарушается, и суда должны получать прогнозы и информации о погоде и льдах с полярных станций. Работники ледовой службы на ледоколе обслуживают начальника операции информациями и прогнозами и контролируют информации и прогнозы полярных станций.

Опыт навигации 1939 года показал, что две ледовые группы — о. Диксон и м. Шмидта — не в состоянии обслужить всю трассу Северного морского пути. Особенно остро ощущается недостаток в обслу-

Лед — 9 баллов. Один из фотодокументов ледовой авиаразведки

живании ледовыми информациями моря Лаптевых. Об этом много говорили капитаны, в частности капитан л/п «Малыгин», который проводил гидрографические работы в районе Ново-Сибирских островов.

Таким образом, в будущем нужно создать третью ледовую группу на полярной станции Тикси, которая должна обслужить моря Лаптевых и Восточно-Сибирское в границе между Хатангой и Колымой. Районы ледовой службы на о. Диксон и м. Шмидта будут соответственно уменьшены.

В то время, когда начальник Главсевморпути И. Д. Папанин руководил всеми операциями по Северному морскому пути непосредственно с лидерного ледокола, центральному аппарату Главсевморпути приходилось, в зависимости от хода операций, разрешать в Москве ряд вопросов для урегулирования взаимоотношений с грузоотправителями, грузополучателями и владельцами судов.

Для этого нужны были не только систематические сведения о состоянии погоды и льдов, но и перспективы условий навигации, которые давала Московская оперативная группа ледовой службы Арктического института.

Вопросы, которые возникают в Главсевморпути в процессе навигации, очень разнообразны: состояние льдов и погоды в том или ином районе, время вскрытия припая, сроки наступления ледостава на отдельных участках пути и на реках, гарантийные условия плавания, скорость нарастания льда, мощность льдов в портах, ледовые условия на гидроаэродромах и т. п.

В прошлом году возник интересный вопрос о продолжении операции через Карское море в Игарку и в Дудинку в условиях осеннего ледостава. Резкое временное похолодание, наступившее в начале

октября 1939 года в районе Енисейского залива, и малый запас тепла в воде создали ледовые затруднения для вывода последних судов из Дудинки и Игарки. Таким образом, вопрос плавания в Дудинку в октябре и ноябре отпал. В то же время нельзя сказать окончательно, что осеннее плавание через Карское море в Дудинку в условиях ледостава при помощи ледоколов невозможно[1].

В ноябре группа давала прогнозы погоды для Баренцбурга, где проводились операции по вывозу угля. Бывали случаи, когда срочные прогнозы погоды нужно было дать буквально в течение нескольких минут, как, например, во время работ по спасению п/х «Байкал».

На группу была также возложена обязанность наблюдения за дрейфом л/п «Седов».

Несмотря на то что группа сумела обслужить не только центральный аппарат Главсевморпути, но и заинтересованные учреждения и научные организации, она не была достаточно подготовлена к требованиям, которые ей были предъявлены.

Известная неподготовленность объясняется тем, что группа с такими широкими функциями была организована только 31 мая 1939 года, но главные затруднения возникли из-за отсутствия обработанных материалов наблюдений в арктических морях по метеорологии и гидрологии за прошлые годы. Материалы гидрологических наблюдений на полярных станциях продолжают консервироваться в архивах Арктического института, несмотря на то что обработка всех этих материалов давно должна быть закончена.

Метеорологические наблюдения полярных станций изданы только до 1936 года. Работы по климатологии, которые выпущены Арктическим институтом для отдельных районов, как, например, для Чукотского моря и о. Диксон, составлены по обычному климатологическому трафарету, принятому на суше, и не отвечают требованиям обслуживания Северного морского пути. Средние месячные, сезонные и годовые климатические показатели не характерны для морей Арктики, где в некоторых районах навигация продолжается иногда менее двух месяцев и переломы погоды не совпадают с календарными сроками.

Гидрологические исследования, производимые на полярных станциях, также неудовлетворительны, так как глубоководные наблюдения сведены до минимума (производились всего на семи точках) и результаты их сообщались нерегулярно. Это затрудняло определение времени ледостава на отдельных участках трассы.

Количество полярных станций в море Лаптевых недостаточно для правильного составления прогнозов погоды.

Речные гидрометеорологические станции принадлежат нескольким хозяевам: Главному управлению гидрометеорологической службы, Управлениям полярных станций и полярной авиации Главсевморпути и Дальстрою. Хуже всего поступали сведения с Хатанги, Анабары, Лены, Яны, Индигирки и Колымы, то есть с тех рек, где судоходство и авиалинии находятся в ведении Главсевморпути. Гидрометеорологическая служба на реках должна быть реорганизована. Если она останется в таком состоянии, как сейчас, успешная эксплоатация северных рек, с которой связана экономика Северного морского пути, невозможна.

Гидрометеорологические наблюдения, которые проводятся на судах, существенно дополняют наблюдения береговых станций. Но

[1] См. статью А. И. Минеева—«Енисейская операция», стр. 103.

Управление морского транспорта не позаботилось должным образом проинструктировать капитанов и штурманов судов, и мы не имели от них почти никаких сведений.

На всех морях по трассе Северного морского пути должны плавать патрульные суда для наблюдений за кромкой льдов, для производства гидрологических стандартных разрезов и метеорологических наблюдений. Только при этом условии можно гарантировать успешное развитие ледовой службы.

Авиация в 1939 году получила исключительное развитие, но погода, особенно в осеннее время, ограничивала ее действия. Поэтому судовый патруль необходим и в дополнение к наблюдениям за льдом самолета.

Неравномерное получение гидрометеосводок, особенно тех, которые шли через Якутский радиоцентр, постоянно влияло на своевременное составление синоптических карт.

Гидрометеорологические сводки из Тикси, видимо, лучше передавать через станцию на м. Челюскина.

Радиосвязь хуже всего работала в Анадырском районе: из-за отсутствия метеосводок с соседних станций бюро погоды в Анадыре могло дать суточный прогноз погоды в июне только 13 раз (вместо 30), в июле — 3 раза (вместо 31) и в августе — 19 (вместо 31).

Превращение Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль требует от ледовой службы не только освещения обстановки погоды и состояния моря, но и правильных указаний для плавания применительно к местным условиям на отдельных участках Северного морского пути.

В. В. Васильев

РЕЙС Т/Х «ЮКАГИР»

Теплоход «Юкагир» построен в 1937 г. Это небольшое танкерное судно, предназначенное для ледового плавания, имеет усиленное крепление корпуса и хорошую поворотливость. Его водоизмещение — 3 091 *т*, чистая грузоподъемность — 1 333 *т*. Т/х «Юкагир» специально предназначен для завоза нефтепродуктов (бензина, лигроина, соляра и нефти) в арктические порты, на полярные станции, авиабазы и для отдельных гидрографических судов.

Первый опыт перевозки нефтепродуктов в Арктику наливом был проведен в 1938 г., но не вполне удачно из-за больших простоев в местах разгрузки.

Продолжительность арктических рейсов можно значительно сократить, если разгрузка в арктических портах будет механизирована. В большинстве случаев нефтепродукты разгружаются в портах в бочкотару, что отнимает много навигационного времени. Кроме того, это опасно и в пожарном отношении. Завоз горючего в Арктику невелик и, конечно, незачем строить специальные нефтяные гавани и причалы. Но, во всяком случае, ориентируясь на рейдовые разгрузки, нужно добиться проложения хотя бы нефтепроводов по дну рейдов до места якорных стоянок. Нефтепровод должен оканчиваться гибкими шлангами, выведенными к пловучим буйкам (см. стр. 76). Подобная разгрузка производится в портах Мексиканского залива, а также у нас на Сахалине, в бухте Охе. С наступлением зимы гибкий шланг убирается водолазами. Такая установка хотя бы в Тикси, Кожевникове будет весьма эффективна [1].

Если провести в жизнь эти мероприятия, время разгрузки будет исчисляться часами, а не декадами, и такие случаи, как 16-суточный простой «Юкагира» в б. Кожевникова в 1938 г., будут совершенно исключены.

Навигацию 1939 г. танкер «Юкагир» закончил с целым рядом положительных показателей.

Арктический рейс Мурманск—Амдерма—Диксон—Кожевниково—Тикси—Диксон—Мурманск был закончен за 1 685 часов: график Главсевморпути предусматривал 2 012 часов — таким образом, фактическая экономия времени — 327 часов.

При плане в 1 344 *т* судно фактически перевезло 1 965 *т* (в том

[1] Для приемки жидкого горючего в арктических портах заказаны нефтеналивные баржи, которые поступят в эксплоатацию в ближайшее время.—*Ред.*

Теплоход «Юкагир»

числе воду из Тикси для л/к «Ермак»). Весь груз был сдан без каких-либо рекламаций со стороны грузополучателей.

При плане 6 323,0 тыс. тонно-миль фактически сработано 6 893,8 тыс. тонно-миль.

Общее выполнение рейсового задания — 130,2%. Кроме основного рейсового задания, танкер выполнил ряд дополнительных заданий: снабжение водой л/к «Ермак», проводка п/х «Пинега» от о-вов Комсомольской Правды до Диксона и оставление на Диксоне бункера для з/с «Нерпа».

По возвращении из арктического рейса «Юкагир» поступил по таймчартеру в ведение треста «Мурманрыба». При передаче судна в чартер инспекторский осмотр отметил отличное состояние судна.

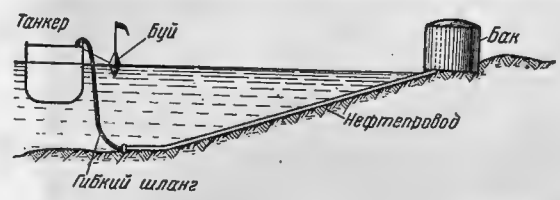
Успешная работа танкера в навигацию 1939 г. не случайна. В основном она явилась следствием улучшения условий разгрузки, тщательного анализа прошлой работы, качественного ремонта судна и хорошей организации труда на корабле.

Прежде всего еще задолго до начала рейса мы тщательно изучили работу «Юкагира» в 1938 г. Ошибки и недостатки прошлой навигации были серьезно обсуждены на производственных судовых совещаниях. Проанализировав непроизводительную 16-суточную стоянку в б. Кожевникова, мы увидели, что разлив горючего по бочкам посредством одного шланга, не снабженного концевым краном, привел к непроизводительной затрате времени и большой утечке горючего за борт. Это было опасно и в пожарном отношении, так как одежда лиц, занятых на разливе, была пропитана бензином до нитки.

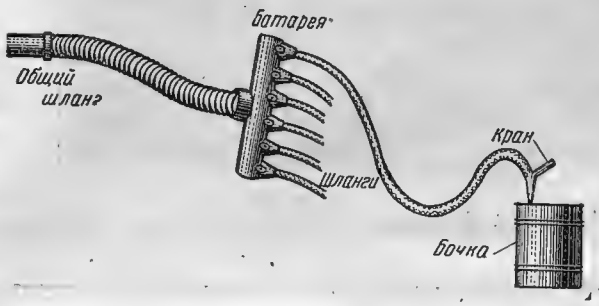
В навигацию 1939 г. разлив производился уже по внесенному рационализаторскому предложению, т. е. одновременно на 6 бочек (см. стр. 76).

Успех арктической навигации во многом зависит от технического состояния корабля и от своевременного выхода в рейс. Поэтому юкагировцы решили досрочно провести высококачественный ремонт своего судна.

Трест «Мурманрыба» должен был, после окончания таймчартера, отремонтировать танкер в своих мастерских. Однако назначенный



Нефтепровод



Шланг для одновременного разлива нефти на 6 бочек

трестом срок окончания ремонта — 11 июля — был неприемлем, так как он сорвал бы участие «Юкагира» в арктической навигации. Завод Севморпути вследствие своей перегруженности также не мог произвести ремонт своевременно. Положение казалось почти безвыходным.

На общем партийно-комсомольском собрании я сделал доклад об угрозе срыва ремонта. Собрание тут же приняло единодушное решение отремонтировать танкер своими силами. На производственных совещаниях машинной и палубной команд мы подробно разобрали весь предстоящий ремонт и наметили мероприятия, которые обеспечили бы его досрочное окончание.

На совещании командного состава мы обсудили вопросы расстановки людей и разбивки по звеньям.

Ремонтные работы были сданы на договорных началах палубной команде (старпом т. Логачев) и машинной команде (стармех т. Гейн). В договорах предусматривались сроки, стоимость и особые условия ремонта. Так как работы оплачивались сдельно, вся команда, исключая несущих вахту, была снята с основных окладов.

С первых же дней ремонта широко развернулось социалистическое соревнование и внедрение стахановских методов работы. Социалистические договоры заключила вся команда; выполнение договоров проводилось серьезно и добросовестно, и они во-время и по-деловому проверялись. Наши стахановцы систематически перевыполняли план: матрос Жагорников — на 180—200%, матрос Макуха — на 130—190%, боцман Геремович — на 160—180%, 2-й механик Антос — на 200%, моторист Борщенко — на 190—200%, моторист Спиров — на 160—180%.

В результате ремонт, произведенный своими силами, был закончен на 14 суток раньше срока. О высоком качестве ремонта говорят увеличение скорости (см. график) и бесперебойная работа механизмов до сего времени.

Основной фактор успешного выполнения задания — это люди, их идейная вооруженность. Поэтому мы уделяли постоянное внимание поднятию трудовой дисциплины и воспитательной работе. Выполнение производственного плана во многом зависит от того, насколько будет доведено до сознания каждого работника государственное значение своевременного выполнения каждого задания. Этому вопросу посвящались специальные выпуски стенгазеты, доклады, проводились кол-

Порты	Мурманск		Ленинград		Мурманск		Амдерма		Диксон		Челюскин		Тикси		Кожевник		Челюскин		Диксон		Мурманск	
	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.
Дата и время прибытия			17/VII 16	16/VII 1	7/VIII 8	14/VIII 13	12/VIII 11	21/VIII 17	19/VIII 9	26/VIII 23			10/VIII 2	10/VIII 6	18/VIII 2	2/VIII 2			8/IX 9	21/VIII 15	16/IX 2	26/VIII 18
Дата и время отхода	6/VI 0	5/VI 14	25/VI 16	3/VIII 11	9/VIII 8	18/VIII 4	15/VIII 17	24/VIII 17	27/VIII 0	27/VIII 8	3/VIII 2	30/VIII 22	13/VIII 8	14/VIII 8	28/VIII 2	5/VIII 18	31/VIII 15	18/VIII 6	9/IX 9	27/VIII 24		
Средняя час. скорость в милях		8	8,8	8	8,7	8	8	5,5	8,6	2,4	5,3	4	6,2	4	6,7	4	6,7	2,4	5	5,6	9	
		План. Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.	План.	Факт.		

График работ танкера «Юкагир»

лективные и индивидуальные беседы, ежедневно вывешивались графики выполнения и путевые карты.

Приказ № 702 «О подготовке и проведении навигации 1939 г.» был обсужден на общем собрании. Каждый член экипажа т/х «Юкагир» в одинаковой степени представлял себе направление корабля, скорость его движения, ход выполнения графика — всю сумму задач навигации.

Все одинаково активно боролись за общее дело. Рационализаторские предложения сыграли существенную роль в ускорении разгрузки и увеличении скорости корабля. Машина стала работать на 200—220 оборотов вместо прежних 185—190. Это — результат умелой работы механиков-комсомольцев тт. Гейн, Стоянова и Антос и стахановских методов труда токаря-комсомольца Тимофеева, который обработкой и подгонкой запасных частей обеспечил бесперебойную работу механизмов. Нельзя не сказать и о том, что крышки к вспомогательным двигателям дизельдинамо, изготовленные Мурманским заводом Севморпути, хорошо выдержали испытание, несмотря на сложность их конструкции.

Работа на танкере, в отличие от сухогрузных транспортных судов, требует особой бдительности, осторожности, четкого знания обслуживаемых агрегатов и всего судна; поэтому мы регулярно проводили с экипажем занятия по техминимуму и организовывали учебные тревоги. На командирской учебе изучались свойства корабля: остойчивость, углекислотное тушение, танковый трубопровод и т. д.

Благодаря упорной работе над повышением технической грамотности членов экипажа мы имели к концу навигации хорошие результаты роста наших кадров. Например, т. Жагорников пришел на судно поваром, но, пройдя техминимум, прекрасно овладел всеми палубными работами и стал лучшим рулевым. В июне к нам на танкер пришел демобилизованный красноармеец Рындин. Раньше он никогда не плавал. Чтобы облегчить ему занятия по техминимуму, к нему прикрепили боцмана т. Макуха, который помогал ему овладевать морской практикой. В результате т. Рындин освоил обязанности матроса 1-го класса и вышел в передовые стахановцы. Тов. Борщенко пришел на «Юкагир» мотористом. Занятия по техминимуму помогли ему быстро освоить работу главного и вспомогательных механизмов. За отличную работу т. Борщенко был выдвинут на должность 4-го механика и оправдал оказанное ему доверие, хорошо справляясь с новыми для него функциями. После навигации он был послан на 10-месячные кур-

сы механиков-дизелистов. Кроме него, на курсы механиков и штурманов мы послали наших лучших стахановцев: Манаенко, Тимофеева и Молочинского. Всего по работе продвинуто 14 человек. Таким образом, мы видим возможность роста и выдвижения молодежи.

Морская конференция 1939 г. помогла вскрыть и устранить многие недостатки прошлых лет, взять правильное направление в производственной работе, в работе с людьми и над собой.

Основным вопросом, рассмотренным на конференции, был график навигации 1939 г. Высказывались соображения, что график в условиях Арктики — вещь невозможная, нереальная. Неправильность подобных суждений очевидна была тогда же, но окончательно эти суждения разбила сама жизнь. Навигация показала, что график не только возможен, но и необходим.

Для экипажа т/х «Юкагир» график был стимулом борьбы за сроки. Вся команда тяжело переживала вынужденный простой, который сорвал сроки выхода танкера, и напрягала все усилия, чтобы войти в график. Это удалось осуществить только благодаря применению новых форм труда, стахановского движения и комплексного социалистического соревнования с береговыми бригадами грузчиков Амдермы, Кожевникова и Тикси. В Амдерме мы досрочно разгрузили 302 *т* нефти, несмотря на штормовую погоду и сильный накат зыби от норд-оста. Одновременно с разгрузкой нефтепродуктов танкер принял пресную воду с кунгаса, избежав захода в Енисейский залив, и сэкономил этим целые сутки.

В Кожевникове мы досрочно выгрузили 233 *т* лигроина, 300 *т* нефти, 26 *т* соляра и 37,5 *т* бензина и также сэкономили 152 часа.

В Тикси график предусматривал 78 час. на разгрузку 405 *т* бензина и 20,5 *т* нефти. Фактически мы произвели разгрузку нефтепродуктов за 74 часа и в этот же срок провели сверхплановую работу — дегазацию танков и приемку в них 700 *т* пресной воды для л/к «Ермак» и п/х «Пинега».

Дружная стахановская работа грузчиков, в особенности в Кожевникове и в Амдерме, значительно помогла нам сократить время стоянки в портах разгрузки.

Только при четком взаимодействии морского и речных флотов, авиации и портов можно достигнуть слаженной комплексной работы и добиться общих успехов, а координировать все действия полярников может только единый график.

В отличие от навигации 1938 г. «Юкагир» часто получал разрешение от Штаба проводки на самостоятельное движение — без ледокола. 31 июля, пройдя пролив Вилькицкого под проводкой л/к «Литке», танкер получил распоряжение И. Д. Папанина отделиться от каравана и следовать для разгрузки горючего в Кожевниково, а не в Тикси, как было намечено раньше. Приход «Юкагира» в б. Кожевникова совпал с полными сизигийными водами — моментом, когда баржи с грузом могли вплотную подойти к берегу. Других кораблей на рейде не было, и все внимание разгрузочных бригад было обращено на танкер. Эти два фактора значительно ускорили разгрузку. Такую корректировку графика, которую произвел Штаб в процессе рейса, необходимо практиковать и в дальнейшем.

Самостоятельное плавание судов с небольшой осадкой особенно выгодно в прибрежной зоне. Например, на переходе от Баркина-Стана до о. Мостах мы шли в 8—10-мильной зоне от берега. Весь этот уча-

Встреча с айсбергом

сток был свободен от льда, так как здесь проходит течение р. Лены. К сожалению, эта прекрасная трасса до сего времени остается «белым пятном».

Обеспечение безопасности плавания по Северному морскому пути по меньшей мере еще недостаточно. Особенно это ощущается при прохождении архипелага Норденшельда. Частые туманы, малоотличительные глубины, неправильная опись и нанесение на карту отдельных островов (о. Тыртов) вызывают острую потребность в хорошей навигационной обстановке. Здесь обязательно нужно установить хотя бы несколько временных раций для определения места кораблей, заменить однообразные знаки фигурными и произвести тщательный промер глубин.

Установка раций с навигационной целью была бы очень желательна и в других районах, например на островах Семеновском и Дунае или в районе этих островов.

На подходе к б. Тикси мы пользовались картой № 1021. На ней хорошо показан о. Мостах, но, как назло, нет банки (2,8 *м*), которая расположена примерно в 8 милях на зюйд-ост от зюйдового знака острова. Пользоваться генеральной картой № 1378 (как подходной) невозможно из-за мелкого масштаба.

Можно рассказать еще о многих недостатках обеспечения безопасности судовождения по всей трассе. Их нужно устранить как можно скорее. Тогда мы будем плавать более уверенно и скорость продвижения возрастет.

При переводе судна на хозрасчет плановые убытки на 1938 г. определялись суммой в 483,2 тыс. рублей. Однако судно перевыполнило свой план и дало 1 525 тыс. рублей дохода вместо 831,3 тыс. рублей, опять-таки предусмотренных планом. В результате мы закончили год не только без убытка, но с большой прибылью.

Хотя этот хозрасчет и не был доведен до конца, он все же и в своей первоначальной форме дал некоторые результаты в экономии средств. Мы впервые имели квартальные и годовые бюджеты (правда, не всегда реальные) и всеми силами добивались их снижения.

Сообщение о том, что судно переводится на хозрасчет, заставило весь экипаж гораздо бережнее относиться к материалам, инвентарю, топливу, спецодежде — к нашему советскому рублю. Командный состав поставил перед собой цель довести до сознания каждого моряка, что нужно научиться работать и жить на своем судне по-хозяйски. Мы знали о том, какие огромные средства тратит наша страна на освоение Северного морского пути, и реально представили себе возможности, которые имеем мы, моряки-полярники, чтобы начать работать без дотаций и перестать быть иждивенцами государства.

С живым интересом следила команда за финансовыми результатами работы судна. К сожалению, мы не всегда могли отвечать на вопросы, так как сами не всегда знали свои фактические доходы и расходы. Бухгалтерия пароходства не продумала многих важных условий хозрасчета. Наш инвентарь не был расценен, отсутствовал даже элементарный контроль рублем. Настоящего руководства мы не чувствовали.

Нам безусловно нужен настоящий, толковый хозрасчет с переводом корабля на самостоятельный баланс — на такой баланс, каким представлял его себе С. Орджоникидзе: «Настоящий, хорошо составленный баланс как в зеркале отражает состояние предприятия. Он должен охватывать и качество, и технические коэфициенты, и брак, и выполнение программы, и прибыль, и убытки — все входит сюда».

Проверка исполнения много способствовала успеху нашей работы. Товарищ Сталин учит: «Можно с уверенностью сказать, что девять десятых наших прорех и прорывов объясняется отсутствием правильно поставленной проверки исполнения. Не может быть сомнения, что при наличии такой проверки исполнения прорехи и прорывы были бы наверняка предупреждены»[1].

Как только мы стали следить за исполнением своих распоряжений и приказов, в жизни корабля почувствовался большой перелом. Жизнь пошла по-новому. Стало легче плавать, лучше стала спориться работа. И хотя кое-кому из командного состава и команды вначале это крепко пришлось не по душе, зато позже и они оценили и поняли значение этого большого дела. Советские моряки любят работать и охотно держатся на тех судах, где больше порядка, где твердая трудовая дисциплина.

В заключение мы можем смело сказать, что т/х «Юкагир» может сделать за одну навигацию два рейса, если он будет во-время обеспечен нефтепродуктами в Мурманске, достаточными разгрузочными средствами и сливной емкостью в арктических портах.

---

[1] И. Сталин. «Вопросы ленинизма». Стр. 594 (Партиздат ЦК ВКП(б). Десятое издание, 1935 г.).

Л. К. Шарбаронов

ЧЕТЫРЕ РЕЙСА Л/П «РУСАНОВ»

Ледокольный пароход «Владимир Русанов» построен в Англии в 1909 г. В нашем флоте он работает с 1916 г.

С 1924 до 1940 г. «Русанов» преимущественно плавал во льдах Советской Арктики. За это время он прошел десятки тысяч миль и перевез десятки тысяч тонн груза.

Работа ледокольного парохода во льдах связана с постоянным техническим напряжением. Несмотря на это, «Русанов» никогда не получал капитального ремонта. Текущий и срочный ремонт, которому он подвергался несколько раз, только поддерживал его существование. Естественно, что все механизмы — котлы, арматура, корпус и т. д. — пришли в состояние крайней изношенности.

Еще в 1936 г. судовой надзор настаивал на капитальном ремонте «Русанова», но по целому ряду обстоятельств ремонт был отложен. Наконец летом 1938 г. судовой надзор категорически потребовал капитального ремонта судна, разрешив сделать только один, последний рейс на Землю Франца-Иосифа. После этого «Русанов» должен был ремонтироваться в Ленинграде. Однако и на этот раз «Русанов» остался в Мурманске и капитальный ремонт опять был отложен.

В то время в Мурманске не было солидной ремонтной базы. Поэтому «Русанову» был дан только самый неотложный ремонт, и во избежание непроизводительного простоя он был выпущен в феврале на зверобойный промысел. В мае 1939 г. «Русанов» прибыл в Архангельск. Общий док был занят, и судоремонтные мастерские отказались принять «Русанова» до октября. Надо было решить, что делать с судном: поставить его на 4 месяца на прикол или же опять произвести срочный ремонт и пустить в эксплоатацию.

Специальное совещание решило отремонтировать «Русанова» за десять суток и поручить ему обслужить Новую Землю двумя-тремя рейсами.

После этого «Русанов» должен был окончательно стать на капитальный ремонт в Архангельске.

Порт согласился выпустить судно в навигацию до 1 сентября 1939 г. только после ремонта котлов (электросварка), постановки нового штыря, рудерписа и рудерпоста, заливки и цементировки форпика и т. д.

Судовая команда и мастерские Севморпути в Архангельске рабо-

тали сменными бригадами круглые сутки. 10 июня в 24 часа ремонт был закончен и судно сдано в эксплоатацию и аренду Архангельской морской конторе Севморпути. Таким образом, первый этап навигации 1939 г., т. е. подготовка и необходимый ремонт, окончился точно в назначенный срок.

11 июня 1939 г. «Русанов» получил первое рейсовое задание: следовать в Маточкин Шар, М. Кармакулы и Белушью губу и перевезти 420 *т* груза и 90 пассажиров.

Прежде всего нужно было выяснить грузоподъемность «Русанова» или его дедвейт, но оказалось, что ни один человек не знает технических данных этого судна. Цифры расходились: некоторые считали, что дедвейт — 1 200 *т*, в английских справочниках числилось 1 350, в одном из наших справочников — 1 800 *т* и т. д. Между тем «Русанов» был передан Главному управлению Северного морского пути настолько давно, что эти вопросы вполне можно было выяснить раньше.

Таким образом, в первую очередь возник вопрос о грузоподъемности судна. Пришлось произвести кое-какие расчеты и выкладки, которые показали, что дедвейт «Русанова» следует считать около 1 187 *т*.

14 июня мы снялись в первый рейс. Баренцово море встретило нас штормом. Недостаточное и ненадежное рулевое крепление и наличие 70 *т* палубного груза заставили нас лечь в дрейф. Пролежав в дрейфе около суток, мы пошли по направлению к становищу Лагерное. Из Лагерного нам сообщили, что в Маточкином Шаре, у становища, льдов нет.

19 июня мы пришли в Лагерное и немедленно начали выгрузку. Еще в пути мы разбили всю команду «Русанова» на две равноценные грузовые бригады, в которые включился весь личный состав, за исключением капитана, старшего помощника, старшего механика, 2-го механика, повара, одной буфетчицы и одного радиста. Бригадирами первой и второй бригад мы выделили 2-го и 3-го штурманов. Каждой бригаде дали примерно одинаковое количество верхнего и нижнего состава, комсомольцев, стахановцев, ударников и т. д.

В становище мы выгрузили около 300 *т* груза и погрузили 10 *т*. По окончании грузовых операций снялись в М. Кармакулы.

Льда в бухте не было. 21 июня стали у становища на якорь и тут же приступили к грузовым операциям.

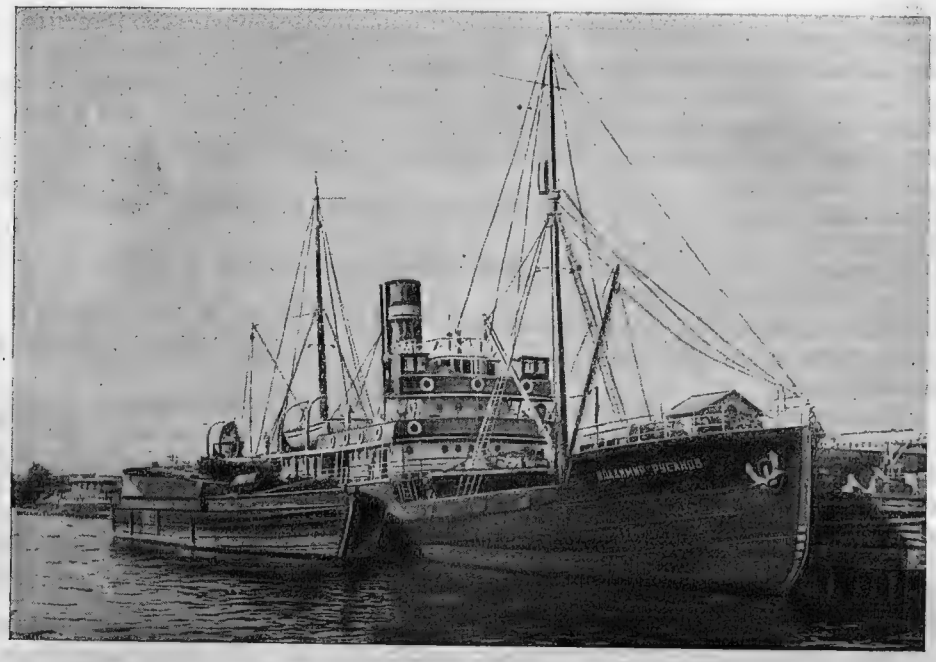
В Кармакулах выгрузили около 115 *т* и погрузили 23 *т*, после чего вышли в губу Белушью, запросив о состоянии льда в б. Самоед. Выяснив, что в бухте стоит неподвижный лед, «Русанов» остановился на расстоянии около 2 миль от берега. Мы приступили к околке льда и пробиванию фарватера к берегу. Спустя 2—3 часа фарватер был пробит и «Русанов» подошел к якорному месту против становища Белушья губа. Тут же мы приступили к грузовым операциям. Работали также по сменам, круглые сутки, двумя бригадами. Палубную вахту несли капитан и старший помощник, машинную вахту — старший механик и 2-й механик.

25 июня закончили грузовые операции в Белушьей и, взяв на борт грузы, вышли в Архангельск, куда прибыли 27 июня.

В тот же день вечером выгрузка в Архангельске была закончена, и мы сейчас же приступили к погрузке по второму рейсу.

Первое рейсовое задание мы выполнили на 139%.

Получили задание по второму рейсу: перевезти 410 *т* груза и 90



Ледокольный пароход «Владимир Русанов»

пассажиров в М. Кармакулы, Белушью губу, Красино, Русаново, Долгое, Вайгач, Гребень, Югорский Шар. Фактически мы погрузили 470 *т* и приняли 113 пассажиров.

1 июля на рассвете «Русанов» вышел во второй рейс по направлению к Кармакулам. 4 июля в 6 час. утра пришел в Кармакулы и 4-го же июля в полдень, закончив грузовые операции, вышел в следующий пункт. К вечеру мы пришли в Белушью губу и приступили к грузовым операциям. На опыте первого рейса мы убедились, что штурманам было тяжело руководить бригадами, так как им приходилось часто возвращаться к своей основной работе, связанной с судовыми стоянками на открытых рейдах.

Таким образом, бригада часто оставалась без руководства.

Поэтому теперь бригады возглавляли не штурманы, а наиболее опытные матросы или боцман.

Преимущества этого руководства сказались очень быстро, и бригады работали уже беспрерывно, не лишаясь своего бригадира. Кроме того, повысилось наблюдение за якорной стоянкой, которая не всегда была безопасной.

6 июля, выгрузив около 140 *т* груза и 57 пассажиров, мы снялись в становище Красино, в которое прибыли в тот же день в 15 часов.

За два часа до подхода к становищу грузовую бригаду вызвали на палубу. Благодаря тихой погоде можно было начать подготовку грузовых средств — карбасов, катеров, стрел, лебедок и т. д.

По отдаче якоря были одновременно спущены катера и карбасы. Подготовка грузовых средств в пути, а не на якорной стоянке, сэкономила 2 часа.

7 июля мы закончили выгрузку в становище Красино и снялись в Русаново. В тот же день в полдень мы уже приступили к выгрузке

доставленных в становище грузов. Закончив выгрузку в Русанове, 8 июля вышли в становище Долгое на о. Вайгач. В Карских Воротах нас накрыл густой туман. Появился годовалый лед. Пришлось итти осторожно, ориентируясь по счислению, так как мы знали, что в Карских Воротах сильные приливно-отливные течения и не совсем точный рельеф дна.

8-го же числа к вечеру подошли к становищу Долгому и сейчас же приступили к выгрузке.

9 июля выгрузка в Долгом закончилась, но выйти из губы мы не могли из-за густого тумана.

10 июля в 2 часа утра туман стало прокидывать, и мы вышли на радиостанцию о. Вайгач. Выгрузке у радиостанции мешал довольно свежий ветер.

Под вечер, когда ветер стал стихать, спустили плавсредства и приступили к выгрузке. Ночью неожиданный сильный шквал залил водой карбас с грузом и выбросил его на берег. Бригада наиболее опытных матросов во главе со старшим штурманом направилась на берег спасать груз и карбас. При темпертуре воздуха 4—5° люди, стоя по пояс в ледяной воде, вытаскивали груз и переправляли его на плечах на берег. Спустя 4 часа весь груз был спасен, сложен на берег, а карбас прибуксирован к борту «Русанова» и поднят на палубу.

11-го числа снялись в Югорский Шар и к м. Гребень. В пути плотник и матросы отремонтировали карбас, и к моменту прихода к мысу карбас был в полной исправности. Вечером мы приступили к выгрузке горючего (нефть, керосин, бензин).

Мы решили сократить время стоянки у м. Гребень и выгружали бочки с горючим не в карбасы, а в боны, т. е. вместо того, чтобы грузить в каждый карбас по 16—18 бочек и буксировать их к берегу, в каждый бон, обнесенный громадной сеткой, мы спускали сразу до 90 бочек.

Таким образом, карбасы сделали на берег 3 рейса вместо 80 и сократили стоянку на 50%.

По окончании грузовых операций у м. Гребень «Русанов» направился к радиостанции Югорский Шар. После этого мы, по заданию, должны были следовать без груза в Архангельск.

Проход из Югорского Шара в Архангельск без груза мы считали нецелесообразным и запросили Амдерму о ледовой обстановке. Возникло предложение вывезти около 900 *т* руды флюорита. Архангельская контора и Главное управление разрешили нам сделать дополнительный заход в Амдерму, для того чтобы обеспечить полную загрузку судна на обратный рейс и облегчить Амдерминскому рудоуправлению вывоз руды.

Грузовые операции у полярной станции Югорский Шар мы закончили 12 июля и в тот же день пришли в Амдерму.

Освободив судно от излишков топлива (около 100 *т* угля) и выкачав лишнюю пресную воду, мы увеличили грузоподъемность «Русанова» и 15 июля вечером, закончив погрузку 900 *т* флюорита, снялись в Архангельск.

Лишний заход в Амдерму и сверхплановая перевозка 900 *т* руды не задержали нашего возвращения: в Архангельск мы прибыли 19 июля вечером. План 2-го рейса выполнили почти на 200%.

22 июля мы начали готовиться к 3-му рейсу. Архангельская морская контора дала нам 3-е рейсовое задание — Югорский Шар, мыс Гребень, полярная станция Юшар, Амдерма, Кара. Мы должны были пе-

ревезти 500 *т* груза и 80 пассажиров. Фактически мы приняли на борт 756 *т* груза и 118 пассажиров.

31 июля мы вышли из Архангельска; в пролив Югорский Шар прибыли 3 августа около полуночи.

4 августа на рассвете, закончив выгрузку, пришли в Юшар. 4 августа, закончив там грузовые операции, в тот же день прибыли в Амдерму и приступили к выгрузке грузов и высадке пассажиров.

В предыдущий рейс я просил начальника рудоуправления сделать шлюпочный промер глубин против Амдерминской пристани. Это позволило нам при вторичном подходе сократить расстояние от стоянки до берега больше чем на полмили.

8 августа закончили выгрузку 600 *т* генерального груза и погрузку 940 *т* плавикового шпата.

В этот же день мы снялись в Кару. 8 августа в 16 часов стали на якорь, но свежий ветер и крупная зыбь мешали нам приступить к выгрузке. 9 августа ветер достиг 9 баллов. Стоять на открытом рейде стало опасно, и мы снялись в открытое море.

15 августа на рассвете шторм стих. Мы вернулись в Кару и начали выгрузку 75 *т* горючего, спустили за борт бон и погрузили в него около 60 бочек. Во время буксировки крупная зыбь разбила бон, и 60 бочек понесло по направлению к Байдарацкой губе. Два спасательных вельбота взяли на буксир катер с командой опытных гребцов-матросов и под командой старшего помощника пошли спасать груз.

Напряженная работа длилась около 4 часов, но увенчалась полным успехом: все 60 бочек были прибуксированы к борту и отправлены на берег.

После выгрузки в Каре на судне освободилось место для дополнительного груза. По пути мы вторично зашли в Амдерму и догрузили 160 *т* плавика.

16 августа мы закончили погрузку в Амдерме и снялись в Юшар, имея на борту 1 100 *т* плавика и 120 пассажиров. По телеграмме т. Кренкеля мы взяли еще 11 пассажиров с полярной станции. В проливе подошли к л/к «Ленин» и взяли у него 40 *т* угля. Закончив эту операцию 16-го в полночь, снялись в Архангельск, куда пришли 20 августа на рассвете.

План рейсового задания выполнили на 157%. По первичному заданию эксплоатация «Русанова» должна была на этом закончиться. Однако в это время в Архангельск пришло сообщение, что рейс л/п «Сибиряков» сильно затягивается. «Русанову» предложили заменить л/п «Сибиряков» и немедленно выйти в рейс на Землю Франца-Иосифа. Срок годности корабля для плавания опять истек, но, учитывая важность рейса на Землю Франца-Иосифа, надзор снова осмотрел судно и отсрочил срок годности до 1 октября. Мы немедленно приступили к приемке грузов для б. Тихой и о. Рудольфа.

29 августа погрузка была закончена. Груза принято 460 *т* вместо 350 *т* и пассажиров 16 вместо 13. Но в это время пришло распоряжение из Москвы — ждать до 30 августа одного из научных сотрудников. Несмотря на то, что мы доказывали нецелесообразность ожидания, разрешения на уход в море мы не получили и вынуждены были сняться только 30 августа, так и не дождавшись этого пассажира.

Во время нашего следования к архипелагу Франца-Иосифа 2 сентября начал дуть штормовой ветер. Опасаясь за состояние дефектного рулевого управления и за палубный груз (120 *т* бензина и масел, 3 карбаса и катер), мы вынуждены были лечь в дрейф. Шторм длился сутки.

4 сентября «Русанов» подошел ко входу в Британский канал и того же числа в полночь стал на якорь в б. Тихой. Началась выгрузка грузов и высадка пассажиров. 5 сентября усилившийся ветер заставил нас прекратить выгрузку и поднять плавсредства на борт. Позднее ветер перешел в шторм, мы снялись с якоря и ушли в открытое море.

7 сентября, когда шторм стих, мы вернулись в б. Тихую и продолжали грузовые операции до 8 сентября. Погрузив самолет Н-113 и небольшое количество грузов для л/п «Седов», вечером того же дня мы снялись по направлению к о. Рудольфа, куда пришли 9 сентября.

Место якорной стоянки мы выбрали около бывшей зимовки Циглера, где нашли достаточные глубины и хороший грунт.

Опять подул 8-балльный штормовой ветер и помешал нам начать выгрузку. Мы попытались отправить катер, поручив ему обследовать удобные для выгрузки районы. Сильный ветер понес катер в открытое море. Спасательный вельбот с лучшими гребцами под командой старшего помощника немедленно отправился на помощь катеру. Через 2 часа катер с людьми был прибуксирован к борту судна и поднят на палубу.

12 сентября, около полуночи, ветер стал стихать, и мы начали выгрузку горючего и груза.

14 сентября, при неудачном маневре, катер вышел из строя. Нужно было прибуксировать его к борту, поднять на палубу, размотать трос и спустить опять в воду. Это задержало бы разгрузку на 3—4 часа. Один из лучших матросов, стахановец Носов, не задумываясь, нырнул в воду и при морозе в 5° за 15 минут размотал трос под водой. Катер опять стал работать.

16 сентября температура стала падать, на горизонте появились ледяные облака. 17 сентября утром на леднике мы видели нескольких медведей. При внимательном обзоре горизонта из наблюдательной бочки можно было заметить приближение кромки льда. Очевидно, кромка подошла вплотную к северо-восточной оконечности о. Рудольфа. Это объясняло появление медведей.

Нам удалось поговорить по радиотелефону с л/п «Седов». Мы рассказали героическим морякам о жизни на Большой земле, о нашей работе и о наших достижениях. Самолет должен был доставить седовцам теплую одежду, карты и навигационные пособия, которые «Русанов» привез на о. Рудольфа.

17 сентября мы закончили операции, взяли на борт сменяющихся зимовщиков и направились в б. Тихую. 18 сентября мы уже приступили к выгрузке остатков груза и одновременно к приемке груза в б. Тихой.

19 сентября в 1 час утра «Русанов» снялся с якоря, направляясь на Новую Землю, в становище Лагерное. На переходе от б. Тихой до пр. Маточкин Шар мы попали в сильный десятибалльный шторм.

21 сентября мы пришли в становище Лагерное и приступили к перегрузке груза из трюмов в бункера. 24 сентября, закончив погрузку 130 *т* рыбопродукции, «Русанов» снялся в становище Малые Кармакулы. В этот же день мы пришли в становище и, погрузив там 50 *т* рыбопродукции, вышли в Белушью губу. 25—26 сентября погрузили в Белушьей губе рыбопродукцию, груз гидроотряда и приняли на борт гидроотряд.

29 сентября в 3 часа ночи «Русанов» прибыл в Архангельск.

План задания по последнему рейсу мы выполнили на 132 процента.

Капитан ледокольного парохода «Русанов» *Л. К. Шарбаронов*

За весь период арктической навигации 1939 года грузоотправители и грузополучатели не предъявили л/п «Русанов» ни одной рекламации на неисправность, поломку, нехватку или какие-либо другие дефекты. Груз был доставлен в целости и сохранности.

Таким образом, мы смело можем утверждать, что команда ледокольного парохода «Русанов» работала действительно по-стахановски.

Каковы же были причины качественного и количественного перевыполнения нашего плана?

Во-первых, весь коллектив горячо обсуждал каждое рейсовое задание. На общем собрании, в первый же день выхода в рейс, мы разрабатывали сроки задания, правила ухода за грузом, учет погрузо-разгрузочных работ. Тут же вносились рационализаторские предложения. Изучая недостатки и достижения предыдущих рейсов, мы стремились исправить наши ошибки, правильнее комплектовать бригады и заметно повышали интенсивность работы.

Во-вторых, на л/п «Русанов» широко было развернуто стахановское движение. Лучшие стахановцы получали поощрения — их оклады были повышены за счет максимальных ставок и дополнительной 10-процентной стахановской надбавки. Грузовые бригады заключали социалистические договоры на соревновании перед началом рейса. Каждый член команды давал отдельное соцобязательство. Кроме того, по инициативе коллектива «Русанова», было объявлено комплексное сорев-

нование между судовой командой и грузчиками порта Амдермы в период грузовых операций. Арбитром была редакция амдерминской газеты.

В этом соревновании победил «Русанов». Он закончил работу на 7 часов раньше срока, переработав больше 400 *т* груза против плана. Кроме того, договор на соревнование был заключен между студентами-практикантами Мурманского морского техникума Севморпути, л/п «Русанов» и л/п «Сибиряков».

Каждая бригада вывешивала после работы табличку с указанием количества выгруженного груза и затраченного времени. В ходовое время вывешивалась табличка показателей работы нижней команды и т. д.

В конце каждого рейса на общих собраниях подводились итоги соревнования между бригадами и проверялись соцобязательства. В большинстве случаев победительницей была вторая бригада с бригадиром — матросом 1-го класса т. Носовым.

Помполит т. Глозман с помощью комсорга т. Басаргина и всей комсомольской организации постоянно проводил разъяснительные беседы на разные темы. Партийно-политическую работу, естественно, нельзя рассматривать отвлеченно и изолированно от выполнения государственных планов. На «Русанове» конкретной целью партийно-политической работы было обеспечение выполнения рейсовых заданий.

Вопросы технической эксплоатации судна также широко обсуждались на отчетных собраниях.

Необходимо отметить резкое повышение грузоперевозок по сравнению с предыдущими годами и естественный результат этого — значительное снижение себестоимости. Бывали случаи, когда при задании 400 *т* «Русанов» перевозил по 600 *т*. Рекордное количество груза — 1 100 *т* руды «Русанов» перевез впервые. Такие перевозки были возможны только при исключительно тщательной укладке, штивке и погрузке судна и требовали внимательного расчета осадки, строгого учета запасов топлива и горючего применительно к району плавания.

Осадка судна не вызывала опасений в отношении мореходности корабля, так как при выходе в штормовые районы «Русанов» имел нормальную осадку.

Нужно сказать, что иногда места якорных стоянок указаны на картах «с запасом». В действительности можно ближе подходить к местам разгрузки, значительно ускоряя процесс грузовых работ и сокращая время стоянки.

Подготовка грузовых средств и рабочих мест до подхода к пункту выгрузки имеет большое значение. При отдаче якоря можно сейчас же приступать к спуску пловучих средств и начинать грузовые работы.

Внимательное отношение к подбору кадров безусловно решает успех работы в навигации. Людей надо продвигать, поощрять их, но в то же время строго взыскивать с них за проступки. К сожалению, мы иногда проявляем некоторую поспешность в продвижениях и поощрениях, и это приводит к отрицательным последствиям.

Подводя итоги навигации л/п «Русанов» в 1939 г., нужно отметить существенный наш недостаток — текучесть команды. Труддисциплина не всегда стояла на должной высоте; это объясняется некоторой расхлябанностью командного состава, который подчас сам нарушал порядок и судовую дисциплину. За нарушение труддисциплины было уволено 12 человек. Случаи пьянства были замечены даже во время

рейса. Но основным ядром были люди добросовестные и сознательные, и результаты навигации все-таки оказались достаточно высокими.

Вот некоторые цифры результатов нашей работы.

Навигационное время — 111 суток, из которых 42 ½ суток на ходу и 68 ½ суток на стоянке. Пройдено 7 249 миль. Вместо плановых грузов 3 446 *т* фактически перевезено 4 732 *т*. Вместо 476 пассажиров перевезено 762. Пройдено тонно-миль по заданию 3 136 073, фактически — 4 242 376. Расход угля по плану 1 653 *т*, фактически — 1 527 *т*.

Постоянным тормозом нашей работы являлось слишком спокойное отношение порта к выгрузке. Тщательный анализ рейсовых отчетов показывает, что «Русанов» мог бы сделать и 5-й рейс, если бы не простои в Архангельске, иногда по четверо суток.

Кроме того, мы наблюдали случаи невнимательного и недобросовестного отношения клиентуры и порта к оформлению грузовых документов, которые также задерживали выгрузку и погрузку грузов. Например, получение груза для Амдермы без грузовых документов серьезно осложнило наши операции.

Однажды грузовые коносаменты того же Амдерминского рудоуправления оформлялись уже в море, после окончания погрузки и выхода в рейс. Такое отношение клиентуры к своим грузам всегда будет приводить к путанице, нехваткам, перевалкам и т. д. Оформление грузовых документов должно проводиться самым внимательным и тщательным образом.

Если эти дефекты будут устранены, успех навигации будет обеспечен и себестоимость грузовых перевозок сведена к минимуму.

Говоря о снижении себестоимости, нужно обратить внимание на хозрасчет наших судов.

На судах арктического флота хозрасчет был впервые введен весной 1939 года. При всех хороших результатах он еще требует больших коррективов. До сих пор суда не имеют точного представления о своих расходах и приходах, так как морские конторы не информируют их о движении средств. Например, «Русанов» не получил ни одного счета, ни одной авизовки за всю навигацию и, не зная своих расходов, долгое время не мог определить себестоимость грузоперевозок. Архангельская морская контора, ничего не сообщая судам, авизует Мурманское арктическое пароходство на общую сумму, а пароходство оставляет на этот счет капитанов в полном неведении. Поэтому, даже имея некоторую экономию, капитан не знает, за счет чего он ее получил: по фонду ли зарплаты, экономии топлива, спецодежды, материалов и т. д. При таком «слепом» хозрасчете работать совершенно невозможно.

В ближайшем будущем хозрасчет должен быть поставлен на надлежащую высоту. Нужно перевести целый ряд транспортных судов на самостоятельный баланс.

Выдача продуктов судам, уходящим в плавание, также излишне усложнена Архангельской торговой конторой.

Л/п «Русанов» несколько раз стоял у причала в Бакарице почти рядом со складом торговой конторы. Несмотря на это, на оформление документов уходило по 3 дня. Иногда нам приходилось уходить на рейд без продуктов, так как их не успевали «оформить», а потом за ними посылался специальный катер. Кроме того, учет выдачи продуктов, видимо, ведется конторой не вполне точно. Однажды документы на получение копченостей для команды «Русанова» были составлены совершенно неправильно и продукты до выхода судна в море

не доставлены. По приходе обратно в порт мы получили от торговой конторы счет на 2 тысячи рублей. Пришлось вести долгую переписку, чтобы доказать, что эти продукты так и не были получены. Еще один факт: перед уходом в последний рейс на Землю Франца-Иосифа «Русанов» получил зимовочный запас общим весом около 50 *т*. Ввиду недостатка времени груз принимался по количеству мест, без проверки и перевески содержимого. По возвращении с Земли Франца-Иосифа мы должны были сдать весь этот зимовочный запас. Однако склады потребовали, чтобы мы перевесили груз и вскрыли ящики. Оказалось, что нехватает продуктов на 5 тысяч рублей, хотя в море к ним никто не прикасался. Конечно, такой фактической нехватки быть не могло, тем более что «Русанов» сдал на склад излишки на 4 600 руб. Это характеризует работу наших складов. С одной стороны, предъявление претензий на 5 тысяч, а с другой — излишки продуктов на 4 600 руб., не числящиеся ни в каких документах. Кроме того, можно допустить исчезновение плитки шоколада или чего-либо в этом роде, но не таких продуктов, как мука, да еще в количестве нескольких тонн, в особенности, если количество принятых и сданных мешков совпадает. Подобные явления наблюдаются не только на «Русанове», но и на многих других судах.

В заключение я хочу отметить недостаточно оперативное руководство Управления морского транспорта. Введение хозрасчета заставляет каждого руководителя подчиненной хозяйственной единицы добиваться наибольшей экономии в расходовании средств по каждой статье расхода. Вместе с тем, когда по окончании навигации 1939 года «Русанов» должен был стать в капитальный ремонт, мы в течение 20 дней держали на судне полный штат команды — 44 человека. Это произошло из-за того, что за это время мы получили из разных адресов и за разными подписями 8 противоречивых телеграмм, разрешающих и запрещающих роспуск команды. И когда «Русанов» все-таки стал на ремонт, возник вопрос, за чей счет отнести расходы по заработной плате за 20 дней.

К тому же недостатку оперативности относится вопрос поощрения судовых команд. Нередки случаи, когда люди были представлены к различным поощрениям, премиям, наградам и т. д., а получали их через полгода, а то и через год, почти потеряв веру в данное обещание.

Каждый работник нашей системы должен знать, что за свое честное и добросовестное отношение к делу, за стахановские методы работы он своевременно получит заслуженную им награду.

В. С. Калитаев

ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ РЕЙС В УСТЬЕ р. ЯНЫ [1]

В навигацию 1939 года п/х «Казахстан» имел задание погрузить в Мурманске 3 133 *т* генерального груза, зайти в порт Диксон для бункеровки и следовать с первым караваном судов на восток, к устью реки Яны. По пути пароход должен был зайти в порт Тикси, выгрузить там часть горючего и принять на борт 50 грузчиков.

На обратном пути п/х «Казахстан» было поручено зайти в Игарку, взять 3 400 *т* пиломатериалов и доставить их в Мурманск.

Погрузка парохода в Мурманске продолжалась с 5 по 12 июля. Однако в море удалось выйти лишь 15 июля, так как Балтийское пароходство и Мурманское арктическое пароходство Главсевморпути недопустимо затянули переговоры по взаимным расчетам. За это время грузовые документы были приведены в полный порядок, приняты запасы арктического снабжения, определена и уничтожена девиация компаса.

При выходе из порта отправления пароход имел: генерального груза 3 252 *т* (в том числе горючего на палубе 435 *т*), разного снабжения 104 *т*, воды 525 *т* и угля 552 *т*. Всего — 4 433 *т*. Осадка: по носу 20 футов и по корме 21 фут. Ввиду отсутствия брезентов бочки с горючим на обеих палубах были покрыты полосами толя, обшитого досками.

Переход от Мурманска до Югорского Шара был сделан по чистой воде при хорошей погоде. От пролива до меридиана о. Вилькицкого шли разводьями крупно-мелкобитого льда в 3—6 баллов, большей частью в тумане, при переменных ходах. При обходе о. Белого встретились большие ледяные поля годовалого льда.

К о. Диксон подошли в полдень 21 июля. Стали на якорь на внутреннем рейде. Бункеровались с угольной базы на о. Конус, приняв всего 211 *т* угля. Одновременно для увеличения осадки на случай посадки на мель котельные танки были пополнены совершенно пресной забортной водой, которая держится в этом районе, в среднем, в двадцатых числах июля.

В ожидании организации каравана пароход простоял у о. Диксон почти пять суток. В дальнейшее плавание вышли 27 июля в составе судов «Юкагир», «Циолковский» и «Узбекистан» под проводкой л/к «Литке».

Через сутки, на 75°31′ северной широты, 87°11′ восточной долготы, вошли в лед разной балльности. Дальнейшее продвижение часто про-

[1] Обработанный рейсовый отчет.

ходило в густых туманах, вынуждавших караван ложиться в дрейф до улучшения видимости. Лишь 29 июля, при наступлении относительно хорошей видимости, караван был встречен самолетом Н-237, который и указал наиболее легкий курс во льдах в проливе Матиссена. К вечеру этого же дня прошли пролив и в районе о. Дальний вышли на чистую воду; лежал густой туман. Около полуночи 30 июля, в густом тумане, по радиопеленгам прошли мыс Челюскина.

Пройдя м. Челюскина при наличии чистой воды и не имея никаких данных о состоянии льдов по курсу м. Челюскина — б. Тикси, караван вначале взял прямой курс на Тикси и только 31 июля, встретив по своему курсу поля тяжелого льда, вынужден был сильно отклониться вправо и продолжать плавание по разводьям в мелко-крупнобитом льду разной балльности .

Все плавание каравана в море Лаптевых проходило в очень тяжелых условиях: длительные густые туманы постоянно затрудняли выбор пути следования кораблей во льдах.

Несмотря на то что на всем переходе от Диксона до Тикси суда шли по разводьям и непосредственная помощь ледокола каравану не требовалась, умелая работа командования л/к «Литке» значительно облегчала работу капитанов судов по выбору лучших курсов во льдах и тем самым способствовала наиболее быстрому продвижению каравана.

На подходе к б. Тикси л/к «Литке» оставил караван. В порт Тикси мы пришли 4 августа.

Еще при стоянке на о. Диксон начальнику порта Тикси т. Иголкину и начальнику Янского речного участка т. Крутикову была послана радиограмма о подготовке к приему парохода. Одновременно им сообщалась подробная расшифровка груза по назначениям.

По мере продвижения парохода к Тикси мы продолжали давать этим руководителям регулярные сообщения о ходе плавания. Однако многие телеграммы, в которых командование судна просило информировать его о готовности берега к разгрузочным работам, остались без ответа.

Тиксинский порт оказался совершенно неподготовленным к разгрузке парохода. Вместо того чтобы сразу приступить к разгрузочным операциям, т. Иголкин начал проводить множество бесконечных и ни к чему не обязывающих совещаний.

В распоряжении речного пароходства не оказалось свободных речных барж, которые нужно было повести на буксире к устью Яны для разгрузочных работ. Начальник Янского участка т. Крутиков радировал, что необходимого тоннажа для разгрузки парохода на Яне нет, и старался доказать, что принять пароход он не может. Впоследствии выяснилось, что никакой особой нужды в дополнительных баржах не было, а просто руководители речного участка не успели собрать вовремя пустые баржи, застрявшие в верховьях реки, и спустить их к устью.

Примером плохой подготовки порта Тикси к проведению арктической навигации может служить шестисуточный простой парохода в порту. Прибыв в Тикси 5 августа, «Казахстан» вышел в дальнейшее следование лишь 10-го. Таким образом, целая пятидневка ушла на проведение совещаний, переписку по радио и ожидание пустых барж для буксировки на р. Яну. Интересно отметить, что 8 августа т. Крутиков уже радировал о подходе речных барж к устью и о готовности в связи с этим к приему парохода. Однако п/х «Казахстан» простоял в порту еще двое суток, ожидая пассажиров. В конце концов

пришлось уйти из Тикси с одной 400-тонной баржей, так как вторую пароходство так и не сумело подготовить.

Разгрузив в Тикси силами экипажа 500 *т* различного груза, пароход принял сверх своего трансфинплана 656 пассажиров для доставки на р. Яну. Как и всякое транспортное судно, п/х «Казахстан» совершенно не приспособлен для перевозки пассажиров, тем более в таком количестве. Однако, учитывая совершенно антисанитарные условия, в которых находились пассажиры благодаря нераспорядительности работников речного пароходства, командование судна было вынуждено согласиться на проведение этой операции.

После прохода о. Мостах пароход сразу вошел в крупно-мелкобитый лед в 3—6 баллов. Ввиду густого тумана продвигались переменными ходами. На всем переходе Тикси — Яна плавание сопровождалось восточными ветрами. До м. Борхая и м. Пирамидального шли береговой полосой. Затем, встретив поля тяжелого льда, сильно поджатые к берегу, пошли мористее, милях в 10 от берега. Аналогичная ледовая обстановка продолжалась до самого Янского залива.

Весь Янский залив оказался забитым полями тяжелого многолетнего льда; пришлось пробираться по мелководью, в узкой прибрежной полосе разреженного льда.

К месту назначения пароход пришел в ночь на 12 августа. На якорь стали на глубине 7 сажен, среди движущихся ледяных полей. Становиться ближе к бару в этой обстановке было бы опасно.

К нам подошел катер янского гидроотряда. Из бесед с начальником отряда и капитанами местных судов выяснилось, что такая тяжелая ледовая обстановка в Янском заливе необычна: по многолетним наблюдениям, залив очищался от льдов в среднем в конце июля. Ледостав в заливе, по их словам, начинается в среднем в первой половине октября. Скопление в заливе многолетних полей следовало всецело отнести к тому, что с начала лета и до подхода парохода «Казахстан» преобладали и северные и северо-восточные ветры. После прихода парохода начались ветры южной половины, под влиянием которых ледяные поля начали постепенно отходить в море. Стоянка была очень беспокойной. Выходящие из глубины залива большие ледяные поля заставляли держать машину в ежеминутной готовности, так как ледяные поля значительной толщины часто наваливались на якорный канат и приходилось менять места стоянки или уклоняться от надвигающегося поля маневрами машины и руля. Якорь, отданный только до грунта, благодаря большой держащей силе илистого грунта почти не полз.

После того как мы стали на якорь, буксиры «Л. Каганович» и «Э. Кренкель» подвели к борту парохода речные баржи. Разгрузочные работы на баре р. Яны были организованы следующим образом: выгрузка парохода велась в две смены круглые сутки; экипаж парохода работал на борту, а грузчики, которых, кстати сказать, мы завезли из Тикси не 50, а 35 человек, принимали грузы и укладывали их на баржах. Благодаря такому распорядку работа шла очень бойко. Командованию п/х «Казахстан» удалось организовать сдачу грузов в строгом соответствии с грузовыми документами и без каких-либо претензий.

Необходимо отметить, что все работники Янского участка Северо-якутского пароходства и в частности его начальник т. Крутиков, как и весь плавсостав речных судов, работали исключительно четко и безотказно. Лишь благодаря этому разгрузка была проведена сравни-

тельно быстро и организованно. Дрейфующие льды и частые густые туманы создавали большие трудности при буксировке барж по разводьям к бару. Янский залив совершенно очистился от льда лишь ко времени окончания всех разгрузочных операций.

Выгрузка всех грузов была закончена в полночь 23 августа. Приняв 27 пассажиров, п/х «Казахстан» снялся в бухту Тикси, куда пришел по чистой воде в тот же день.

В б. Тикси пароход сдал пассажиров и принял 158 *т* бункерного угля и груз в 150 *т* для полярной станции м. Челюскина. Определив девиацию по тиксинским створам, 26 августа мы снялись для дальнейшего следования.

Переход до м. Челюскина был совершен по чистой воде. После полудня 28 августа пароход стал на якорь против полярной станции. Однако выгрузке угля мешали свежие ветры в 5—8 баллов, дувшие с мористой стороны, а главное — отсутствие плавсредств, застрявших в бухте Спартак. После согласования с начальником морских операций И. Д. Папаниным вопроса о нецелесообразности дальнейшего простоя в ожидании лучшей погоды пароход снялся с якоря 3 сентября и последовал в Игарку для приема груза леса. Уголь, предназначенный для мыса Челюскина, был перегружен в угольные ямы.

По чистой воде, без каких-либо приключений, п/х «Казахстан» прибыл в Игарский порт 7 сентября и стал на простой в ожидании освобождения причала. Через трое суток, по распоряжению т. Папанина, пароход был передан в адрес завода Севморпути. В этот же день, т. е. 10 сентября, судно было поставлено к причалу для погрузки круглого леса.

Из Игарки мы снялись 23 сентября с грузом: леса 3 533 *т*, угля 436 *т*, судового снабжения 60 *т* и воды 386 *т*. Всего 4 415 *т*.

25 сентября мы пришли в Дудинку, где взяли на буксир баржу № 4 и вышли для дальнейшего следования, имея в кильватере п/х «Сакко». Малый ход последнего по сравнению с п/х «Казахстан» сильно задерживал продвижение. Лишь 28 сентября, на широте 71° 24′, долготе 83°12′,6, мы получили распоряжение т. Папанина передать буксируемую баржу п/х «Сакко» и следовать по назначению в Мурманск.

3 октября пароход подошел к заводу и пришвартовался к причалу.

На этом рейс п/х «Казахстан» был закончен. За время рейса было перевезено сверх плана: разных грузов 409 *т*, пассажиров 691 человек (что дало пароходству внеплановой прибыли около 140 000 рублей), проведено две буксировки барж, из которых одна в особо трудных условиях и во льдах. Экономия угля выразилась в 799 *т*, а машинного масла в 510 *кг*.

Весь рейс проведен с перевыполнением норм скорости и времени выгрузки. Груз в Тикси и на р. Яне сдан строго по коносаментам и без рекламаций.

При сдаче парохода комиссия Арктического пароходства не предъявила никаких претензий, а инспекторский осмотр судна комиссией Морфлота нашел его в отличном состоянии.

Д. Н. Сергиевский

С КАРАВАНОМ ЗЕМЛЕЧЕРПАЛОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

До 1939 года по Северному морскому пути проходили сквозными рейсами — в одиночку или небольшими караванами — только суда, имеющие достаточные ледовые крепления и отливные средства. На отдельных участках, где льда было мало, проводились и речные караваны, но, конечно, только в период лучшего времени арктической навигации.

В прошлом году Главсевморпути была поручена очень ответственная операция по проводке с запада на восток четырех землечерпательных самоходных снарядов и четырех винтовых буксирных катеров.

Землечерпательный караван состоял из одного землесоса и трех землечерпалок, построенных в Англии и Голландии. Эти суда полностью электрифицированы и превосходят своей производительностью все существующие землечерпалки и землесосы. Каждая землечерпалка в несколько раз дороже судна с ледовыми креплениями, так что стоимость этих судов огромна.

Такие суда обычно работают в устьях рек, роют каналы и т. д. и по своей конструкции мало пригодны для плавания морем, а тем более для плавания во льдах. Землечерпательные снаряды не имеют форштевней, стрингеров и добавочных шпангоутов. Обшивка корпуса тонкая. Суда имеют по две машины, их гребные валы с винтами совместно с двумя рулями далеко отходят от диаметральной плоскости корабля. Отливные средства очень слабы. Из четырех буксирных катеров три имели мощность 400 сил и один — 200 сил. Проводка таких судов и катеров связана с большим риском и трудностями, и нужно было хорошо продумать вопросы подкрепления судов и их снабжения.

* * *

Только в конце мая и начале июня стало известно, какие именно суда идут Северным морским путем и когда они прибудут в Мурманск, но окончательного решения о том, пойдут ли с караваном катера и буксиры, еще не было. Таким образом, на подготовку каравана землечерпалок оставалось два с половиной месяца.

Мы с капитаном Миловзоровым детально осмотрели в Ленинграде землечерпалку «Лена». При осмотре мы убедились, что проводка таких судов при специальных подкреплениях вполне возможна.

Известный морской инженер по арктическому судостроению т. Дубравин разработал проект ледового подкрепления. Проект получил

прекрасную оценку, и т. Дубравин приступил к непосредственному руководству работами по подкреплению судов для арктического похода, которые осуществлялись вне всякого плана судоремонтным заводом ГУСМП в Мурманске.

Несмотря на то что по плану суда должны были приходить в Мурманск с 25 мая до 10 июня, приход судов растянулся до 21 июня. Это опоздание еще больше сократило время подготовительных работ.

По мере прихода в Мурманск суда осматривались нами и представителями завода. По плану т. Дубравина намечались места внутренних подкреплений, и завод приступил к их подготовке. Одновременно заготовлялись шпангоуты, стрингера для всего корпуса, угольники, кницы и пр. Для укрепления штевней строились горизонтальные угольники с вертикальными полосами листов железа. Таким образом получался прочный железный каркас, который потом заливался цементом, и носовая часть превращалась в железобетон.

Так как наружная обшивка бортового набора корпуса, в среднем около 10 *мм*, при внутреннем подкреплении не выдерживала сильных сжатий льдов, то мы решили сделать еще и наружную деревянную обшивку, так называемую «шубу». Такие работы обычно требуют докования, так как «шуба» должна быть опущена по борту как можно ниже. Но доки были заняты, а для применения другого способа — кессонов — нам нехватало времени. Оставалась последняя мера — кренование судов. Для того чтобы получить разрешение судового надзора в Мурманске, т. Дубравин сделал расчеты, из которых было видно, что кренование в 10—12°, позволяющее сделать наружную обшивку борта, не угрожает безопасности судна.

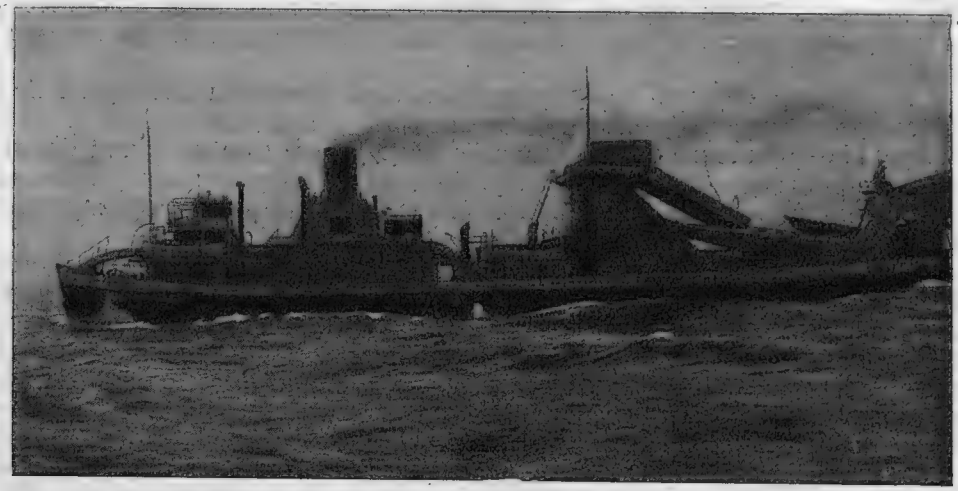
Произвели кренование всех трех землечерпалок, погрузив на один борт около 50 *т* угля. Кроме этого, мы вытащили на палубу якорные цепи и растянули их по тому же борту, чтобы увеличить крен еще на несколько градусов. Помимо кренящего груза, расположенного на палубе, были применены понтоны, прикрепленные к корпусу судна при помощи специальных стальных полотенец. Понтоны в начале операций были заполнены водой, которая потом была вытеснена нагнетаемым воздухом; понтоны получили плавучесть и кренили судно. Вследствие того, что корма судна на одну треть длины корпуса имеет прорезь для черпаковой рамы, а рама на переход была поднята, эту прорезь следовало укрепить на случай сжатий.

Кормы землечерпалки между собой не укреплены и вследствие этого очень жидки. Поэтому явилась необходимость, помимо внутренних креплений и «шубы», установить также поперечные крепления гребных валов.

Для этого крепления в кормовой прорези были установлены две деревянные клетки, прикрепленные к борту прорези так же, как «шуба» к корпусу. Крепления эти, несмотря на ледовый переход и шторм, выдерживали испытания хорошо и остались целыми до прихода в порт назначения.

Работа по подкреплению судов была выполнена прекрасно.

Хотя подкрепления были сделаны вполне доброкачественно и теперь корпуса землечерпалок по своей крепости почти не уступали любому ледокольному пароходу, мы все же решили установить на каждом землечерпательном снаряде по одной мотопомпе мощностью 50 *т* в час. Кроме этого, на двух единицах были переносные мотопомпы производительностью около 300 *т* в час.



Землечерпалка в походе

Для заделки возможных пробоин каждому судну были даны парусиновые мягкие пластыри, лесоматериалы, железо разных форм и сортов, электросварочные аппараты, надводные и подводные электроды, жидкое стекло, цемент и прочее. Для подводных работ были взяты водолазы с двумя аппаратами.

Руководство аварийными работами при заделке пробоин было поручено корабельному инженеру т. Дубравину; в его распоряжение была дана бригада людей, которую мы разбили на две группы (на двух единицах) с расчетом оказания помощи своему соседу в любую минуту. Таким образом, ценные суда были несколько застрахованы от случайностей.

В процессе подготовки судов к арктическому плаванию мы должны были проверить подготовленность командного и плавсостава к предстоящей серьезной работе.

Знакомство с основными работниками — капитанами судов, которые должны были вести эти корабли через льды Арктики, нас не удовлетворило. Балтийское пароходство, которое полностью комплектовало судовой экипаж, недостаточно серьезно продумало вопрос о подборе кадров: три капитана только что получили это звание, а четвертый, старый опытный капитан, шел в Арктику впервые.

Условия ледовой проводки требуют более опытного руководства, и мы решили просить Начальника Главсевморпути т. Папанина подкрепить командный состав этих судов более квалифицированными людьми. И. Д. Папанин с этим согласился и назначил на каждый землечерпательный снаряд ледового капитана, который руководил проводкой и обучал комсостав и рулевых работе во льдах.

* * *

Четыре буксира — «Туча», «Гроза, «Борец», «Полярник» — были доставлены в Архангельск. На буксирах «Туча», «Гроза» и «Полярник» все иллюминаторы, выходящие за борт, были заделаны железными глухарями, прикрепленными электросваркой к борту. На буксире «Полярник», кроме того, зашили палубу и проконопатили ее с полубака

до мостика. Таким образом образовалась дополнительная пловучесть и закрытое место было отведено под столовую для всего экипажа.

На буксир «Борец» в Архангельске были заведены две браги под привальным брусом — одна толщиной в 1¼″, а вторая — 1½″ в диаметре. На форштевне было сделано отверстие, идущее на линии браги, в которое была вставлена полукруглая скоба. Через эту скобу прошли обе браги, и за концы их якорной скобой был закреплен буксир диаметром 1⅛ дюйма.

В караван землечерпательных судов и буксирных пароходов был включен п/х «Моссовет», который должен был обеспечить суда полным запасом воды и угля на переходе до б. Провидения. Кроме того, в Мурманске на него погрузили снятые с судов черпаки, тяжелые шестерни и т. д., а также запасные части (общим весом около 400 *т*), которые по своему расположению на судах создавали угрозу во время морского перехода.

Землечерпательный караван, буксирные пароходы и п/х «Моссовет» должны были итти от Диксона вместе, но ввиду того, что они не были одновременно готовы, караван разделился. Суда выходили в море по мере готовности. Из Мурманска первой вышла «Мста» — 27 июля, а последней «Печора» — 31 июля. После выхода из Югорского Шара все суда сразу попали во льды в 1—4 балла. Это был первый экзамен на право плавания во льдах.

Первые 20 миль, пройденные во льдах, показали, что суда подготовлены к походу удовлетворительно — хорошо слушаются руля, прекрасно разворачиваются. Но, к сожалению, при ближайшем знакомстве с командой оказалось, что палубный состав матросов был подобран очень плохо: на каждой единице было только по одному рулевому, другие шли в море впервые, управлять рулем не умели, терялись, откладывали руль в обратную сторону. Это очень усложняло обязанности ледовых капитанов, так как они вынуждены были учить весь палубный состав и читать лекции о ледовом плавании в процессе самой работы, в условиях лавирования во льдах. Надо сказать, что эту дополнительную работу ледовые капитаны провели хорошо. Уже в процессе похода весь состав начал прекрасно работать, и суда совершили поход без повреждений.

Первые буксиры «Туча» и «Гроза», раньше всех пришедшие на остров Диксон, прошли 7 августа под проводкой ледокола «Ермак» мыс Челюскина. В районе о-вов Комсомольской Правды л/к «Ермак» отпустил буксиры в сопровождении п/х «Сталинград» в свободное плавание чистой водой к б. Прончищевой, где буксиры должны были ждать прихода остальных судов.

Того же числа, в два часа, две землечерпалки «Мста» и «Лена», землесос «Зея», б/п «Полярник» и б/п «Борец» (на буксире у п/х «Диксон») вышли совместно с пароходами «Мироныч» и «Правда» с о. Диксон к пр. Вилькицкого.

8 августа на широте 75°16′ и долготе 85°40′ стали попадаться отдельно плавающие, мелкобитые льды. Вскоре лед показался по всему горизонту, чередуясь с пространствами чистой воды. В 10 часов лед сплотился до 3—4 баллов, а к 14 часам дошел до 7 баллов. Караван двигался с трудом. У пролива Матиссена его нагнал п/х «Моссовет» с угольщиком «Пинега». В 19 часов 30 минут возобновилось движение каравана на восток под проводкой п/х «Моссовет». По мере приближения к мысу Де-Колонга лед становился менее уплотненным.

9 августа в 3 часа, приняв сигнал л/к «Ермак», мы пошли за ним, а в 6 часов к каравану подошел л/к «И. Сталин», который продолжал проводку судов. В 8 часов прошли о-ва Скотт-Гансена, лед 2—3 балла. В 12 часов вышли на чистую воду, а в 15 часов стали на якорь у о. Тыртова, ожидая улучшения ледовых условий и прихода землечерпалки «Печора», вышедшей из Мурманска позже всех. Здесь п/х «Диксон» передал буксировку катера «Борец» п/х «Моссовет».

10 августа в 9 часов л/п «Садко» привел «Печору». В 10 часов л/к «И. Сталин» повел все суда к мысу Челюскина. В 18 часов вошли в мелкобитый лед — 1 балл. В 22 часа вышли на чистую воду на широте 77°07′ и долготе 100°15′.

11 августа в 5 часов 30 минут нас нагнал л/к «Ермак» и принял караван под свою проводку, а л/к «И. Сталин» пошел к о-вам Комсомольской Правды бункероваться с п/х «Пинега». В 13 часов 30 минут мы вышли в разреженный лед на широте 77°44′ и долготе 103°40′, из которого через час снова вышли на чистую воду. В 16 часов прошли чистой водой мыс Челюскина. В полночь — широта 77°25′, долгота 108°50′.

12 августа. Льда нет. Пароход «Моссовет» с буксирами «Полярник» и «Борец» следует к б. Прончищевой. В районе м. Челюскина караван встретил восточно-северо-восточный ветер, вызвавший крупное волнение, и б/п «Борец», следовавший с полными запасами воды, топлива и продовольствия на буксире п/х «Моссовет», стал зарываться носом в волну. Днище его было повреждено при посадке на мель еще на переходе до Архангельска. Вибрации на волне корпуса сильно загруженного и поврежденного судна скоро привели к тому, что п/х «Борец» погрузился в воду в уровень с привальным брусом. Дальнейшая буксировка была сопряжена с большим риском, поэтому, несмотря на крупное волнение, буксир подтянули к борту п/х «Моссовет» и откачали воду средствами парохода. После этого «Борец» спокойно дошел до б. Прончищевой; на стоянке с него выгрузили весь уголь, очистили грязь и проверили непроницаемость заглушек. После этого буксир облегчился и в дальнейшем хорошо держался на волне.

13 августа в 4 часа на широте 76°18′ и долготе 116°30′ был встречен мелкобитый лед в 2—3 балла, уплотняющийся временами до 4—5 баллов. Туман мешал нормальному выбору пути. В 17 часов 30 минут на широте 75°46′ и долготе 121°10′ вышли из льдов.

14 августа в 2 часа 20 минут на широте 75°24′ и долготе 120°10′ караван вошел в разнохарактерный, крупно-мелкобитый лед в 3—4 балла. Временами лед исчезал и снова появлялся в виде перемычек. В 17 часов на широте 73°58′ и долготе 127°16′ караван вышел на чистую воду и самостоятельно пошел в Тикси; л/к «Ермак» вернулся обратно к м. Челюскина.

15 августа в районе о. Мостах в 20 часов мы встретили лед в 1—2 балла, в котором суда шли почти до самой б. Тикси.

16 августа в 5 часов караван пришел в б. Тикси для пополнения запасов воды и угля.

17 августа в 22 часа 25 минут суда вышли из Тикси в бухту Провидения.

18 августа в 1 час 50 минут л/к «И. Сталин» встретил караван у Караульных Камней и повел его на восток, встречая лишь отдельно плавающие льдины. Густой туман мешал определить место каравана.

В 8 часов обсервация показала, что мы были на широте 71°24′ и долготе 130°45′. С 14 часов стали попадаться поля льда. В 20 часов лед сплотился до 2—3 баллов, а к полночи, на широте 72°18′, долготе 134°25′, наблюдался лед в 4 балла полями и крупно-мелкобитый. Здесь караван лег в дрейф, а л/к «И. Сталин» пошел навстречу п/х «Моссовет», ведущему из б. Прончищевой три буксирных парохода — «Туча», «Гроза», «Полярник» и на буксире б/п «Борец».

19 августа лед вокруг судов сплотился до 5 баллов. В 19 часов к судам подошел л/к «И. Сталин» и подвел п/х «Моссовет» с буксирами. Движение всего каравана возобновилось. Вскоре лед разредился до 2 баллов. В 24 часа караван на широте 72° 23′ и долготе 135° 27′ вышел на чистую воду.

20 августа в 4 часа караван на широте 72° 13′, долготе 136° 39′. В 6 часов 30 минут л/к «И. Сталин» передал караван л/к «Литке» и пошел к проливу Санникова. С 8 часов встречались отдельно плавающие льдины, кромка которых к полудню проходила на широте 72° 49′ и долготе 139° 20′. В 16 часов на широте 73° 02′ и долготе 141° 05′ льда больше не было. В полночь место каравана — широта 72° 59′ и долгота 144° 38′.

21 августа в 4 часа 40 минут опять стали встречаться отдельно плавающие льды. В 12 часов место судов — широта 73° 01′, долгота 148° 21′. Льда не видно. В 14 часов 40 минут л/к «Литке» лег в дрейф, а караван судов пошел дальше самостоятельно, так как дальнейшая помощь ледокола по ледовой обстановке не была нужна. П/х «Моссовет», имея на буксире б/п «Борец», обладая большим ходом, чем остальные суда, пошел вперед, сообщая ледовую обстановку. Около 16 часов на широте 72°51′ и долготе 149° 48′ суда встретили скопление льда и обошли его, спустившись курсом немного к югу. В 24 часа суда на широте 72° 19′ и долготе 152° 55′.

22 августа туман продолжался, горизонт очищался лишь временами. До полудня попадались отдельно плавающие льдины. В полдень широта 71° 40′ и долгота 156° 54′. К 24 часам дошли до широты 71° 13′ и долготы 160° 47′.

23 августа с утра в густом тумане мы встретили большие поля тяжелых льдов. В 16 часов наше место — широта 71° 05′ и долгота 161° 46′. Здесь буксиры «Туча», «Гроза» и «Полярник» встретили т/х «Ненец», который повел их в Колыму пополнять запасы угля и воды. Танкер должен был сопровождать их до б. Провидения. Караван землечерпательных судов пошел от Медвежьих островов чистой водой на м. Б. Баранов.

24 августа в 2 часа утра взяли от м. Б. Баранов курс на л/к «Л. Каганович», стоящий на якоре к северо-западу от о. Айон. Идя в тумане по радиопеленгу, в 15 часов в расстоянии 1 кабельтова прошли флагманский ледокол, приветствуя друг друга флагами и гудками.

Флагман дал судам полный ледовый обзор пути и рекомендованные курсы и распорядился продолжать курс самостоятельно. Суда, не останавливаясь, пошли к м. Шелагскому, встречая отдельно плавающие льдины. Густой туман продолжался. К полночи лед у м. Шелагского уплотнился до 2 баллов.

25 августа в 16 часов, сразу же после выхода из льдов, суда встретили восточный ветер в 6 баллов и волнение 5 баллов. Землечерпательные снаряды, теряя ход до 40—50%, все же держались на волне хорошо и почти не брали на себя воду. В полночь широта 70° 02′ и долгота 175° 50′.

26 августа ветер зашел на северо-запад в 1—2 балла. Место судов в полдень — широта 69° 56′ и долгота 177° 11′.

27 августа крупная морская зыбь от востоко-северо-востока била судам в борт, вследствие этого — бортовая качка до 25°. В полночь место судов — широта 67°57′ и долгота 173°05′ западная, затем зыбь немного успокоилась и бортовая качка уменьшилась, достигая размахов только в отдельных случаях 20°.

28 августа погода прояснилась, стало тихо. Пройдены мыс Сердце-Камень и мыс Дежнева.

29 августа в 18 часов 30 минут все суда пришли в б. Провидения, и самый трудный переход судов закончился.

Впереди предстоял обычный морской переход.

* * *

На всем переходе от Мурманска до б. Провидения, т. е. на расстоянии 3 800 миль, во льдах было пройдено около 650 миль: в Карском море около 200 миль (лед — 1—7 баллов), в море Лаптевых около 300 миль (лед — 1 — 5 баллов), в Восточно-Сибирском около 150 миль (лед — 1—3 балла).

Начальник каравана т. Мещерин и инженер т. Дубравин в течение всего перехода вели постоянный контроль за работой машин и водотрубных котлов. Они тщательно следили за запасом и расходом пресной воды и соды, за смазкой машин, расходованием масел и пр. На эту тему проводились по телефону совещания с механиками, обменивались мнениями и опытом, давались установки о необходимом режиме котлов и машин и расходе смазочных материалов. Малейшая оплошность со стороны механиков могла привести к аварии топок.

В результате машины и котлы работали отлично, и при сдаче в конечном пункте назначения все суда оказались в отличном состоянии.

Интересно отметить, что персонал судов, шедших южным путем, не обращал на это внимания, и в результате на одном из судов сели топки и судно пришлось ремонтировать в Панаме. Кроме того, общее состояние судов южного перехода при сдаче было хуже, чем у судов, прошедших сквозным арктическим рейсом.

Ледовая информация о пути на всем его протяжении была вполне удовлетворительной.

Гидролог ледовой группы т. Иванов, находившийся на о. Диксон, информировал лично всех капитанов о ледовом режиме Карского моря и о ближайших ледовых и синоптических перспективах. После выхода судов из порта эти сведения корректировались по радио.

Хороший ледовый обзор мы получили от флагмана арктического флота л/к «И. Сталин». В дальнейшем эти обзоры давали другие ледоколы, полярная станция Тикси и на востоке л/к «Л. Каганович». Надо сказать, что действительность почти полностью подтверждала эти обзоры.

Ледокольный флот в 1939 году работал гораздо лучше, чем в прошлые годы. Этому, несомненно, способствовало накопление опыта нашими ледокольщиками и учет пожеланий капитанов проводимых судов.

При подходе к тяжелым льдам, к местам, вызывающим сомнения, ледокол своевременно предупреждал об уменьшении хода; благодаря этому капитаны не нервничали, и суда с уменьшенным ходом спокойно

следовали за ледоколом. Ледокол следил за движением всех проводимых единиц, уменьшая и стопоря ход, когда видел затруднения или отставание того или иного судна. Плавание и проводка кораблей в большинстве проходили в тумане, иногда в районах магнитных аномалий. Поэтому не менее одного раза в сутки лидерные ледоколы, имеющие гирокомпасы, сообщали свое место и помогали штурманам следующих за ними судов контролировать и корректировать прокладку.

Отпуская суда в самостоятельное плавание, ледокол сообщал им ледовую обстановку, обзор погоды с прогнозом и рекомендованные курсы.

* * *

Задание партии и правительства было выполнено—землечерпательные суда проведены на восток Северным морским путем.

Первый опыт показал преимущества проводки Северным морским путем даже таких сложных, абсолютно не пригодных к плаванию в условиях Севера судов, как землечерпательные снаряды. Теперь можно сказать, что этим путем можно проводить в кратчайший срок не только обычные пароходы, но и любые суда. И если это будет нужно, мы сумеем, при соответствующей подготовке, перебрасывать с запада на восток и обратно любые корабли, необходимые для обороны нашей великой родины.

А. И. Минеев

ЕНИСЕЙСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

Енисейские, или Карские, операции[1] являются составной частью арктической навигации и проводятся ежегодно.

В начале навигации суда, идущие в р. Енисей, нуждаются в помощи ледокола при проходе юго-западной части Карского моря. Иногда к помощи ледокола приходится прибегать и в северной части Енисейского залива.

В конце навигации транспортные суда торопятся выйти из Енисея и Енисейского залива до замерзания залива и сопредельных ему частей Карского моря и ледостава в реке.

Последние три года — 1937, 1938, 1939 — являются исключением из этого правила. В эти годы транспортные суда оставались в реке Енисей и Енисейском заливе во время ледостава в реке и после замерзания залива и Карского моря.

Осенние операции 1937 — 1938 гг. были еще эпизодическими. Но операция осени 1939 г. по своему объему и характеру выходит за пределы частного случая и потому заслуживает специального рассмотрения.

Основная задача Енисейской операции 1939 г. заключалась в выводе в свободные от льда воды Карского моря транспортных судов, задержавшихся в Игарке и Дудинке.

В Игарке в октябре под погрузкой лесоматериалами стояли шесть судов: иностранные—«Валхавен» и «Клинтония» и советские—«Диксон», «Узбекистан», «Аркос» и «Пинега». Кроме того, 1 октября пришел п/х «Шексна».

В Дудинке после 1 октября оставались под разгрузкой четыре советских судна: «Старый большевик», «Севзаплес», «Обь» и «Красное знамя». К этому же времени в Дудинку с большой партией рабочих пришел п/х «Рошаль»; на обратном пути он должен был взять пассажиров, следовавших на материк. В Дудинке находились л/п «Сибиряков», бравший уголь и образцы руды, а также лихтер № 16, который грузился углем для о. Диксон. Лихтер должен был итти на о. Диксон на буксире л/п «Сибиряков».

В реке Енисей, на подходах к Дудинке, находился л/п «Дежнев», который после отмены ранее порученной ему операции получил приказ оказать помощь л/п «Сибиряков» по выводу лихтера № 16.

[1] Карскими операциями называлась проводка судов на р.р. Обь и Енисей. Теперь в р. Обь суда не ходят. Походы судов в р. Енисей поэтому правильнее называть Енисейскими операциями.

В районе Ошмарино в Енисейском заливе находился лоцмейстерский п/х «Циркуль». Ему было поручено поддерживать в действии ограждение в Енисейском заливе на время операции, а после того итти в Мурманск для ремонта.

Всего в Енисее и Енисейском заливе находилось 16 судов: 12 транспортных, 2 ледокольных парохода, одно лоцмейстерское и одно несамоходное судно.

Руководство Главсевморпути выделило для вывода этих судов три линейных ледокола. Время и район операции определили подбор необходимых ледоколов.

Не исключена была необходимость вывода судов в условиях полного ледостава в реке вплоть до Дудинки. Для этого нужен был ледокол, приспособленный для работы в условиях сплошного льда, с осадкой, дающей возможность проходить до Дудинки по фарватеру, при осеннем спаде воды в Енисее. Таким ледоколом был л/к «Ленин», испытанный на протяжении больше 20 лет почти в аналогичных условиях осенних ледокольных кампаний в дельте р. Северная Двина.

Для работы за пределами 10-метровой изобаты в Енисейском заливе и для проводки судов через бар в помощь л/к «Ленин» выделили л/к «Литке», имеющий несколько большую осадку, но все же позволявшую ему проходить через бар.

Для работы в северной части Енисейского залива и в открытом море был выделен л/к «Ермак», которому, по его осадке, рискованно было спускаться южнее о. Крестовского.

Характер глубин Енисейского залива и нижнего течения р. Енисей определил и расстановку ледокольных сил.

Предполагалось, что л/п «Сибиряков» и «Дежнев» будут оказывать посильную ледокольную помощь при проведении транспортных судов. К сожалению, эти предположения не оправдались.

К началу операции л/к «Ермак» и «Литке» находились в готовности в порту о. Диксон, л/к «Ленин»—близ о. Белый, участвуя в спасательных работах у г/с «Зюйд». После этого л/к «Ленин» вынужден был итти в пролив Маточкин Шар, сдать людей с затонувшего г/с «Зюйд» и взять бункер с п/х «Правда». В результате он несколько запоздал к началу операции.

Успех всякой долговременной арктической морской операции в значительной мере определяется наличием бункерного угля и возможностью своевременного его получения, если бункера ледоколов и транспортов опустеют.

Район операции прилегал вплотную к порту Диксон. Поэтому л/к «Ленин» и «Литке» могли быть своевременно снабжены углем, причем бункеровку их предполагалось проводить в условиях полного ледостава как в самом порту, так и на подходах к бухте о. Диксон. При этом возникали новые тактические задачи, так как в таких условиях бункеровка ледоколов ни разу не проводилась.

Пополнить угольные ямы л/к «Ермак» было сложнее: по своей осадке он не мог подойти к причалу угольного склада на о. Конус. При полном бункере л/к «Ермак» имел месячный запас угля. Мы рассчитывали, что операция закончится несколько раньше, чем истощатся его запасы. Но если бы проведение операции задержалось по непредвиденным обстоятельствам и ледокол обезуглился раньше вывода транспортов на чистую воду, его пришлось бы посылать на кромку льда к западу от о. Белый для бункеровки с угольщика.

Ордена Трудового Красного Знамени ледокол «Литке»

Для руководства Енисейской операцией Начальник Главсевморпути т. И. Д. Папанин назначил Штаб в составе: начальника операции — А. И. Минеева, его помощника капитана А. Я. Штумпфа и синоптика Штаба Д. А. Дрогайцева. Местонахождением Штаба т. Папанин определил л/к «Ленин».

Так была поставлена задача Енисейской операции 1939 г., и такими средствами мы располагали для ее выполнения.

* * *

Руководство Енисейской операцией имело ясное представление о трудностях, с которыми оно встретится, — трудностях и объективного и субъективного характера.

Еще летом, в разгар арктической навигации, прогнозисты и синоптики Главсевморпути отмечали раннее наступление замерзания как внутренних водоемов, в том числе и р. Енисей, так и открытых морей.

К концу навигации на о. Диксон собралась довольно многочисленная группа прогнозистов, синоптиков и гидрологов-ледовиков. Руководство операцией созвало 23 сентября 1939 г. совещание и просило присутствующих высказаться о времени и характере ледостава в Енисее и Енисейском заливе.

После детального рассмотрения и обсуждения материалов совещание пришло к единодушному заключению, что замерзание реки Енисей у Бреховских островов произойдет не позже 10 октября. Этот срок указывался без всякого резерва в сторону опоздания. Наоборот, все высказывали опасения, что замерзание Енисейского залива будет итти вслед за ледоставом р. Енисей в указанном районе.

Вслед за этим мы начали получать сведения с реки и моря о том, что образование первичных форм льда уже началось.

23 сентября капитан л/к «Литке» т. Хлебников, находясь у Сопочной Корги, наблюдал образовавшийся ледяной заберег. 27 сентября капитан з/с «Мурманец» т. Сулаков, находясь на широте 73° 02′, долготе 69° 08′, отметил наличие сала. В этот же день капитан п/х «Рошаль» т. Кубасов, находясь на широте 73° 48′ и долготе 69° 06′, наблюдал впереди курса и по всему горизонту сплошное сало. С лоцсудна «Фарватер» в этот же день отметили наличие в районе б. Иннокентьевской блинчатого льда; в районе с. Воронцово у берега образовался припай, у Ошмарина в бухте — молодой лед. В разных местах бухты Диксон 28 сентября началось образование сала.

Приведенных наблюдений совершенно достаточно, чтобы показать, в каком направлении и как быстро развиваются процессы льдообразования.

Прогнозисты были явно оптимистичны в своих предположениях, действительность значительно опередила указанные ими сроки. К тому же процесс льдообразования протекал крайне бурно.

Исходя из этого, руководство операцией не создавало себе никаких иллюзий о возможности плавать с караваном судов по чистой воде.

Второй, совершенно неизбежной трудностью было быстрое убывание дня.

Арктические летние плавания характерны прекрасным освещением. Только конец навигации совпадает с наступлением темных периодов. Обычно же навигация кончается раньше, чем ночи станут слишком длинными.

На этот раз операция проводилась в условиях быстрого нарастания полярной ночи; на о. Диксон солнце перестает выходить из-за горизонта 10 ноября.

В сплошном, хотя и молодом льду, в узкостях Енисейского залива в темень плавать крайне трудно. К тому же в период кратковременных светлых промежутков учащались снегопады, пурга, ухудшалась видимость.

В низовьях Енисея и в Енисейском заливе (кроме Диксона) в сентябре и октябре туманы бывают чаще, чем в любом другом месяце года. В конце сентября начинаются снегопады и метели на о. Диксон. Южнее — в Енисейском заливе — они несколько запаздывают, но идут следом за снегопадом на Диксоне. В октябре снегопады и метели отмечаются уже в Дудинке.

Помимо этих, не зависящих от нас трудностей, имелись и другие причины, осложняющие операцию в заливе.

Побережье Енисейского залива и р. Енисей, начиная с о. Верн, сравнительно сносно освещены береговыми огнями. На время навигации от банки Болтен Енисейским гидрографическим отделом ГУСМП устанавливаются освещенные буи. Кроме освещения опасных мест, по всему пути до Игарки фарватер огражден вехами с голиками. Это освещение берегов и пловучее ограждение дают судоводителю возможность успешно проделать длинный извилистый путь.

Однако большинство автоматических береговых огней прекращает свое действие после 1 октября, и только некоторые из них по неизвестным причинам горят позже.

Лоцмейстерская служба, осуществляющая проводку судов по реке, обычно уходит вверх в Енисейск вскоре после первых чисел октября, т. е. ко времени нормального окончания навигации на реке и в Енисейском заливе.

На этот раз, учитывая задержку судов в реке и в заливе, Начальник Главсевморпути И. Д. Папанин приказал начальнику Енисейского отдела гидрографии т. Лейзенбергу сохранить лоцобслуживание и освещение на возможно более долгий срок.

Для этого такие важные огни, как, например, на о. Верн, м. Ефремов Камень, Кузнецовский, были дополнительно подзаряжены, с тем чтобы они горели до 1 ноября. Остальные огни Енисейского залива, по утверждению т. Грогайтис, должны были гореть до двадцатых чисел октября. Значительно хуже обстояло дело с пловучим ограждением — освещаемым и неосвещаемым. К 5 октября буи и бочки по всему пути были сняты (кроме бочек в Турушинской узкости), так как первым льдом их неизбежно должно было унести. Вместо буев и бочек поставили вехи со снятыми голиками, чтобы вехи не ложились под тяжестью намерзающего льда. Но и эти вехи первые же движущиеся льды должны были положить и сделать неприметными.

Взамен буев в некоторых опасных местах лоцслужба поставила временные, хотя и не освещенные, но заметные трехгранные пирамидки. Они не могли заменить освещаемых буев, но все же это было лучше, чем полное отсутствие ограждения.

Крайне существенным недостатком в системе ограждения Енисейского залива и р. Енисей является полное отсутствие туманных сигналов. В этих районах плавание проходит часто при плохой видимости, ограждения тогда не видно, а вслепую двигаться в узкостях нельзя. Поэтому при плохой видимости судоводителю ничего не остается делать, как становиться на якорь и ожидать улучшения погоды.

Можно безошибочно сказать, что описываемая Енисейская операция проходила при 70—80% плохой видимости, и для нее туманные сигналы были бы очень полезны.

Лоцманы нашей лоцслужбы, хорошо выполняющие свои обязанности в нормальных условиях, тоже оказались почти несостоятельными в условиях снятого ограждения и частой плохой видимости.

Поэтому суда, идущие Енисеем, на ночь, как правило, становились на якорь. То же самое приходилось делать днем при снегопаде и метелях.

Особенно затруднило проведение операции отсутствие ледового класса у большинства транспортных судов.

Только п/х «Аркос» и «Пинега» имели ледовый класс, т. е. достаточной крепости корпус, стальной винт и т. д. Особенно плохи были иностранные суда — «Валхавен» и «Клинтония». Их корпуса были до того стары и изношены, что одно из них при ошвартовке к деревянному причалу в Игарке продавило себе насквозь борт. Вести такие суда через сплошной лед было непрерывным «развлечением». Нужно было проявить максимум осторожности, чтобы судно из надводного не превратилось в подводное.

Пять транспортов —«Старый большевик», «Севзаплес», «Обь», «Красное знамя» и «Шексна» — шли к тому же в балласте. Их винты были обнажены. Чтобы устранить это, в кормовые трюмы был закачан водяной балласт. Но все же лопасти винтов торчали из воды. Эти лопасти были чугунными, поэтому некоторые из них при проходе через лед пообломались. Дифферент на корму, получившийся из-за принятия в кормовые трюмы водяного балласта, приподнял носовые части судов и придал им дополнительную парусность, что ухудшило управляемость судов, особенно при сильном ветре.

Положение усугублялось тем, что экипаж судов и их командный состав, за малыми исключениями, не имели никакого опыта плавания во льдах.

Следует заметить, что Наркомморфлот располагает значительной группой капитанов, из года в год участвующих в арктических навигациях и хорошо изучивших условия ледовых плаваний. Однако на этих судах, за исключением капитана п/х «Узбекистан» т. Пономарева и капитана п/х «Диксон» т. Филатова, не было командиров, хоть сколько-нибудь знающих условия ледового плавания. Это отрицательно сказалось на проведении операции и создало нервозную обстановку, которая только мешала делу.

Кроме того, все суда Наркомморфлота, не находившиеся в 1939 г. в чартере Главсевморпути, но участвующие в операции, были недостаточно снабжены продовольствием, а палубные команды не имели теплой одежды. Поэтому ледоколы превратились в плавучие базы пищевого и вещевого довольствия. Для ряда кораблей пришлось выпекать на л/к «Ермак» сотни килограммов хлеба. Особенно острое положение с питанием было на пассажирском судне «Рошаль». На этом же п/х «Рошаль» не было врача, и л/к «Ермак» вынужден был принять с транспортов к себе на борт больных, требующих лечения в госпитале.

Особого рассмотрения заслуживают причины, обусловившие возникновение осенней Енисейской операции.

Иностранные пароходы «Валхавен» и «Клинтония» были задержаны в Игарке в ожидании необходимого количества экспортного пиломатериала, который шел сюда на четвертом счале с южных заводов.

Капитан ледокола «Литке»
Ю. К. Хлебников

Счал прибыл 22 сентября. Суда раньше 30 сентября или 1 октября выйти из Игарки не могли. Правда, можно было отправить суда недогруженными, но это дало бы значительные валютные убытки. Руководство операцией разрешило судам задержаться до 1 октября, при условии немедленного выхода из Игарки, если обстановка резко ухудшится.

Для п/х «Диксон» рейс Игарка — Диксон был дополнительным и сверхплановым. Пароход был направлен Диксонстроем за лесом-кругляком, необходимым для постройки ряжа глубоководного причала. Для п/х «Пинега» заход в Игарку тоже был сверхплановым.

П/х «Аркос» осуществил двойной рейс Архангельск — Диксон с выгрузкой грузов в Усть-Каре, Маре-Сале и на о. Белый. Только по завершении второго рейса судно было направлено в Игарку.

П/х «Узбекистан» после арктического рейса обеспечивал в Дудинке своими 30-тонными стрелами разгрузку тяжеловесов с судов, не имевших тяжелогрузных стрел, и задержался на этой операции.

П/х «Шексна» только в октябре пришел в Игарку с продовольственными и промтоварными грузами для Игаркторга и оставался там лишь необходимое для разгрузки время.

Суда «Старый большевик», «Севзаплес», «Обь» и «Красное знамя» задержались в Дудинке из-за медленной разгрузки. Порт Дудинка совершенно не приспособлен для выгрузки больших товарных масс, среди которых находилось большое количество тяжеловесов, превышающих иногда 60 *т*. Механизации же, кроме 30-тонной стрелы, на п/х

«Узбекистан» никакой не было. Кроме того, имелся единственный причал, у которого могли выгружаться пароходы. Все остальные суда разгружались на рейде.

Разгрузка шла медленно, сроки отправки судов не выдерживались. Такое беспечное отношение к разгрузке судов могло сорвать их вывод из залива, что повело бы к гибели судов при ледоходе в реке.

По требованию руководства операцией суда были отправлены частично неразгруженными (правда, не разгружено было весьма небольшое количество).

Л/п «Сибиряков» в конце сентября отводил баржи в Дудинку, там он должен был принять лихтер № 16 с углем и отбуксировать его для зимнего отстоя в п. Диксон. Кроме того, л/п «Сибиряков» должен был взять полный груз угля и 200 *т* руды из Норильска. Лихтер № 16 грузился очень медленно, задерживая л/п «Сибиряков». Загрузить лихтер надо было во что бы то ни стало, так как на угольных складах порта Диксон оставалось мало угля, а впереди еще предстояла бункеровка ледоколов. Уголь нужно было завезти обязательно, дабы не поставить в затруднительное положение суда навигации 1940 г.

Вот причины, повлекшие задержку судов в р. Енисей и Енисейском заливе и вызвавшие необходимость Енисейской операции.

Эти причины были результатом увеличения грузопотока на Енисей и обратно с Енисея и, как бы они ни казались субъективными, являются показателями бурного роста этого района.

Можно полагать, что и в будущие навигации эти трудности опять повторятся.

Мы неоднократно упоминали понятие «поздно», но понятие это относительное и обусловлено наступлением ранней осени и ранними сроками ледостава в р. Енисей и Енисейском заливе. В иные годы замерзание наступает позже, чем это произошло осенью 1939 года.

В частности, осень 1938 года была более поздней. Автору случилось плавать в Енисейском заливе 12 октября 1938 года по маршруту о. Диксон — м. Лескин на б/п «Молоков». При плавании мы встретили только самые первые формы льдообразования на небольшом пространстве, да и то ограниченными участками.

Как мы уже отметили выше, начало льдообразования осенью 1939 г. началось уже 23 сентября, в виде заберегов. В ночь с 26 на 27 сентября началось образование льда на севере Енисейского залива и в прилегающей части Карского моря. К вечеру 27 сентября все море на запад до широты 73°30′ и долготы 68°22′ и северная часть залива приблизительно до параллели 72°50′ были покрыты обширными полями сала и блинчатого льда. Нарастание и уплотнение льда шло так, что уже начиная с 3—4 октября необходима была ледокольная проводка, тогда как в 1938 году до половины октября любое судно могло плавать в Енисейском заливе и сопредельной части Карского моря без всякого труда.

Только поэтому мы употребляли понятие «поздно» в применении к осени 1939 года.

* * *

Вся Енисейская операция может быть разделена на три самостоятельные операции, тактически независимые друг от друга и объединенные только местом действия.

Первой операцией было проведение через лед двух иностранных судов «Валхавен» и «Клинтония». Эта операция продолжалась с

4 октября 1939 года до 8 октября 1939 года и протекала довольно спокойно.

Второй операцией была проводка каравана 9 судов: «Старый большевик», «Севзаплес», «Обь», «Красное знамя», «Шексна», «Аркос», «Пинега», «Рошаль» и «Циркуль». В этот же караван входили пароходы «Диксон» и «Узбекистан», но они пробились самостоятельно. Операция продолжалась с 8 октября — время выхода судов в залив в условия льда — по 21 октября 1939 г., когда суда были отпущены в самостоятельное плавание к Юшару. Операция проходила очень трудно.

Третьей операцией было проведение л/п «Дежнев», «Сибиряков» и лихтера № 16. Эта последняя операция началась по существу с момента выхода «Сибирякова» из Дудинки, так как с первого дня плавание проходило во льду.

Эта операция проходила с 13 до 29 октября 1939 года очень тяжело, несмотря на то что л/п «Сибиряков» и «Дежнев» сами являются активными судами.

Расстановка ледоколов в день начала операций была следующей: л/к «Ермак» находился на рейде порта о. Диксон; л/к «Литке» стоял у Гольчихи в Енисейском заливе в ожидании пароходов «Валхавен» и «Клинтония»; л/к «Ленин» находился в проливе Маточкин Шар и принимал уголь с п/х «Правда».

Запасы угля на ледоколах были следующими: л/к «Ермак» принял на Диксоне полный бункер, л/к «Ленин» должен был принять полный бункер, л/к «Литке» имел около 800 т угля. После проводки иностранных судов «Литке» должен был итти на о. Диксон для бункеровки.

Ледовая обстановка перед началом операции складывалась таким образом: считая сверху (по течению реки) до Сопочной Корги стояла вода с большими ледяными заберегами, причем отдельные участки были покрыты принесенным салом; к северу от Сопочной Корги установился сплошной молодой лед, переходивший в сплошной лед Карского моря.

На исходе дня 4 октября на реке показались силуэты двух пароходов, несущих на себе большие караваны пиломатериалов. Л/к «Литке» встал во главе подошедших судов. У Сопочной Корги был встречен лед. К 6 часам утра 5 октября на широте 72°59′ и долготе 80°04′ лед уже достиг толщины 8—10 *см*. Местами виднелись небольшие участки воды. Продвижение вперед проходило успешно.

Встречавшийся на пути лед не был однородным. Местами он утолщался, местами переходил в снежуру и сало. Ночью вышли из Енисейского залива. К 6 часам утра 6 октября прошли западную оконечность о. Вилькицкого и вышли на широту 73°47′ и долготу 75°00′, имея на своем пути лед в 10 баллов, толщиною в 6—8 *см*.

Дальше лед стал плотнее, достигая местами толщины 15 *см*. Соответственно замедлилось продвижение каравана, но оно все же продолжало оставаться успешным.

Уже в этом льду «Валхавен» и «Клинтония» время от времени застревали. «Литке» приходилось возвращаться, окалывать суда и потом двигаться дальше. Даже когда канал не сводило, суда шли с трудом, так как корпуса судов были несколько шире корпуса ледокола. Поэтому суда не вмещались в канал, образуемый «Литке», и им приходилось дополнительно расширять канал своими корпусами. Повидимому, суда имели недостаточно мощные машины, так как при

сравнительно незначительных трудностях продвижение их сильно замедлялось и средняя скорость каравана за эти сутки была немногим больше 4,5 мили в час.

На исходе суток 6 октября в 22 часа 20 минут л/к «Ленин» закончил бункеровку, вышел из Маточкина Шара и пошел на соединение с караваном «Литке». К 6 часам утра 7 октября караван «Литке» находился на широте 73°40′ и долготе 69°05′; таким образом, несмотря на кое-какие трудности, караван прошел западную оконечность о. Белый и продвигался вперед, имея перед собой лед в 9 баллов, толщиною в 10 *см*. Л/к «Ленин» в это время торопился навстречу «Литке» и находился на широте 73°33′ и долготе 61°10′. Вскоре на широте 73°44′ и долготе 63°32′ л/к «Ленин» встретил снежуру, перемешанную с блинчатым льдом. Это и была, очевидно, западная кромка вновь образовавшегося и быстро уплотнявшегося массива льда.

Вечером л/к «Ленин» встретился с караваном «Литке», и последний передал ему дальнейшую проводку судов.

7 октября л/к «Ленин» вывел суда «Валхавен» и «Клинтония» на кромку и на широте 73°27′ и долготе 64°00′ отпустил их в самостоятельное плавание к проливу Маточкин Шар. После этого л/к «Ленин» полным ходом пошел на соединение с ожидавшим его л/к «Литке».

Лед на пути от кромки к месту встречи ледоколов постепенно утолщался, но все же препятствия для ледокола не составлял. Около 21 часа л/к «Ленин» подошел к «Литке», принял с него двух пассажиров, стал в голову каравана. Ледоколы пошли на соединение с л/п «Дежнев», который находился вблизи о. Диксон в открытом море, вместе с б/п «Молоков».

Еще 6 октября из Игарки вышли пароходы «Диксон», «Узбекистан» и «Шексна». Накануне этого вышли «Аркос» и «Пинега». Все они шли к Енисейскому заливу.

П/х «Шексна» 7 октября задержался в Дудинке для пополнения бункера. Остальные суда продвигались без остановок.

Мы учитывали, что некоторые суда могли выйти в лед Енисейского залива уже 8—9 октября. На первых порах, ожидая впереди более легкой обстановки и желая продвинуться к морю, эти суда могли форсировать лед. Но руководство операцией приказало капитанам всех судов остановиться у кромки льда Енисейского залива и ждать ледокол во избежание непроизводительной траты угля, а также возможных повреждений корпуса о лед. Мы полагали быть в районе возможной остановки судов 10 октября.

8 октября из Дудинки вышел п/х «Рошаль» с полным комплектом пассажиров, а т/х «Старый большевик» и «Севзаплес» в балласте. По Енисею они, так же как и Игарская группа судов, продвигались вполне успешно и в этот же день в 9 часов 30 минут прошли Усть-Енисейский порт.

В сумерках 8 октября ледоколы «Ленин» и «Литке» подошли к л/п «Дежнев» и б/п «Молоков»[1]. Капитан Хромцов заблаговременно развернул свои суда, и поэтому соединение караванов не задержалось. За л/к «Ленин» стал л/п «Дежнев» с б/п «Молоков». Замыкающим шел л/к «Литке». Лед местами достигал толщины 10—12 *см* и канал часто сводило, но это не особенно мешало продвижению.

---

[1] 8 октября Штаб приказал т. Хромцову остановиться в море и ожидать ледоколы. По приказу И. Д. Папанина, л/п «Дежнев» возвращался в Дудинку, б/п «Молоков» и пассажиры с «Дежнева» должны были быть переданы другим судам.

Карта Енисейского залива

До сих пор операция проходила довольно гладко. Вышедшие из Игарки и Дудинки суда успешно продвигались по назначению. Казалось, ничто не предвещало трудностей и появления паники у отдельных лиц, участвующих в операции.

Это внешнее благополучие было нарушено 9 октября. Штаб получил первые сообщения о трудности прохода льдов и требование оказать помощь ледоколами.

Отдавая приказание судам остановиться на кромке у Енисейского залива, Штаб выработал вчерне план вывода судов из льда. Этот план несколько позднее был передан по прямому проводу руководству Главсевморпути и им принят. План этот сводился к выводу всех судов одним караваном на запад, так как вблизи не было доступного и удобного места для временного отстоя части судов. Кроме того, необходимость создания большого каравана, несмотря на все неудобства и отсутствие в прошлом опыта проводки таких караванов в осенних льдах, диктовалась наличием угля и невозможностью его получения для л/к «Ермак».

Из этого плана вытекали все последующие решения отдельных частей задачи.

В самом начале суток 8 октября из Дудинки вышли последние пароходы: «Обь», «Красное знамя» и «Шексна». В портах р. Енисей судов больше не оставалось.

В этот день дудинские суда и те, что вышли 7 и 8 октября, продвигались успешно. Караван «Рошаля» к шести часам успел пройти Турушинскую узкость и быстро приближался к Енисейскому заливу. Выйдя в лед Енисейского залива в разное время суток 8 октября, игарские суда уже 9 октября начали испытывать затруднения.

Несмотря на отданное Штабом распоряжение остановиться у кромки льда в Енисейском заливе, пароходы «Пинега» (капитан т. Годзиев) и «Аркос» (капитан т. Караянов) продолжали пробиваться на север. Пока их продвижение было хоть сколько-нибудь успешно, они оба молчали и продолжали итти, но когда трудности для судов стали весьма ощутительны, с них стали поступать тревожные телеграммы.

В 10 часов капитан Годзиев сообщил: «Следую Енисейским заливом в сплошном 8—10-балльном льду. Прошел о. Крестовский, скорость 2 мили в час, следую самостоятельно. Для дальнейшего следования необходима помощь».

В это же время было послано сообщение капитаном т. Караяновым: «Продвигаюсь с трудом пять миль за вахту. Угля недостаточно, нужен ледокол». Уже через час от него последовало другое извещение: «Остановился, лед 13 сантиметров, нужен ледокол».

«Пинега» продолжала работу до 23 часов, хотя продвижение было ничтожно. Наконец даже капитан Годзиев понял, что он зря жжет уголь. Придя к этому заключению, он сообщил Штабу и начальнику Ленинградского пароходства т. Маркичеву: «Согласно Вашего распоряжения стою ожидании ледокола. Результате сжатия имею трещину фальшборте до главной палубы. Прошу принять меры, обеспечивающие скорейшую проводку судна ледоколом. Лед 11 сантиметров».

Очевидно, указание Штаба от 8 октября об ожидании ледокола у кромки льда было не понято капитанами тт. Годзиевым и Караяновым. Это тем более недопустимо, что они должны были хорошо знать возможности своих пароходов. Видимо, они недостаточно или совсем не знали льда и поэтому пошли на совершенно бесцельную его

форсировку. В результате суда все равно остановились, но п/х «Пинега» получил повреждения.

По получении этих сообщений с судов Штаб сразу же дал указание л/к «Ермак» сниматься и итти навстречу «Пинеге» и «Аркосу». Поход л/к «Ермак» в Енисейский залив в такой обстановке был делом крайне рискованным, хотя п/х «Пинега» находился уже к северу от о. Крестовского, а «Аркос» остановился на траверзе о. Крестовского.

Тем временем п/х «Диксон» и «Узбекистан», обладающие хорошими для транспортов ледовыми качествами и мощными для своего водоизмещения машинами, войдя в лед, успешно продвигались на север. Этому помог большой полярный опыт капитанов этих судов. Пройдя Гольчиху еще 8 октября в полдень, они через 13 часов прошли о. Крестовский, а к 8 часам 9-го были уже на траверзе м. Макаревича. Начиная от о. Крестовского, движение замедлилось. Суда все чаще стали застревать. Тов. Филатов (капитан п/х «Диксон») сообщил, что нужна помощь. На это Штаб ответил, что ледокольная помощь будет оказана совместно со всем караваном. Поэтому судам, если нет возможности двигаться самостоятельно, было предложено остановиться и ожидать подхода всего каравана. Суда продолжали пробиваться.

По получении распоряжения из Главсевморпути направить «Дежнев» в Дудинку, Штаб предложил капитану п/х «Узбекистан» т. Пономареву при встрече с «Дежневым» принять от него на буксир б/п «Молоков». Тов. Пономарев ответил: «Если не будет ледокольной помощи, то нехватит угля, имею в наличии 350 *т*, порт назначения Кемь, где угля нет. В таких условиях буксировку «Молокова» считаю невозможной».

Тогда И. Д. Папанин обратился с телеграммой к экипажам «Узбекистана» и «Диксона», указав в ней, что буксировку «Молокова» поручить больше некому. После этого т. Пономарев согласился принять судно на буксир.

Подобная буксировка в тяжелых льдах для «Узбекистана» и судов этого типа была делом чрезвычайно трудным. Если была бы хоть малейшая возможность иным путем разрешить эту задачу, конечно, она не была бы ему поручена. Самого т. Пономарева проведение этой операции характеризует с самой лучшей стороны как ледового капитана.

В 16 часов 9 октября «Диксон» и «Узбекистан» уже вышли из Енисейского залива в открытое море и находились на широте 73°43′ и долготе 79° 00′. Лед на пути был сплошной, до 20 *см* толщины. Ночью с 9 на 10-е ледоколы вместе с «Дежневым» подошли к «Диксону» и «Узбекистану». Б/п «Молоков» был передан «Узбекистану».

Капитану т. Филатову была дана инструкция стать во главе каравана и ломать лед, дабы «Узбекистану», идущему вслед за ним, в канале легче было буксировать б/п «Молоков». Ввиду отсутствия в этом караване ледокола или ледокольного парохода «Диксон» должен был в случае нужды окалывать п/х «Узбекистан».

С большими трудностями, часто попадая в сжатия, выжидая и опять пробиваясь, эта группа судов прошла район льда, достигавшего местами 30 *см* толщины, и вышла 13 октября на широте 73° 00′ и долготе 67°10′ на чистую воду, проведя во льду, начиная от Енисейского залива до кромки в Карском море, всего пять суток.

Тем временем операция в заливе развертывалась. После сдачи л/п «Дежневым» буксира ледоколы разделились: л/к «Литке» пошел на

Диксон под бункер, а л/к «Ленин», имея за кормой л/п «Дежнев», направился в Енисейский залив.

Еще к 18 часам 9 октября суда «Рошаль», «Старый большевик» и «Севзаплес» подошли к траверзу мыса Шайтанского и остановились в сплошном льду в ожидании ледокольной проводки. К каравану у Ошмарина присоединился лоцмейстерский пароход «Циркуль». Вторая часть каравана, в составе пароходов «Красное знамя», «Обь» и «Шексна», находилась еще далеко в Енисее.

Л/к «Ермак» 9 октября вышел из Диксона и пошел на помощь п/х «Пинега».

Утром 10 октября в 7 часов л/к «Ленин» и л/п «Дежнев» находились на широте 72°53′ и долготе 80°08′, между м. Макаревича и Кузнецовским. Суда окружал сплошной, местами торошенный лед до 20—25 *см*. Видимость была неважная. Лед немного жало, канал сводило, и местами «Дежневу» было трудно итти по нему. Там, где канал становился уже ширины судна, у судовой машины нехватало силы для того, чтобы раздвинуть массивы льда, а ледокольные качества средней (широкой) части корпуса, как известно, равны нулю. Поэтому «Дежнев» взял чуть левее курса «Ленина» и пошел параллельно ему по кромке канала на откол. При этом полнее сказались его ледокольные свойства. Используя слабину канала и подминая под себя лед, л/п «Дежнев» резво бежал за л/к «Ленин», совершенно не задерживая его. Только при пересечении торосистых гряд, время от времени встречавшихся по пути, движение несколько замедлялось, но, пройдя гряду, пароход быстро наверстывал утерянное. Для л/к «Ленин» встречающийся лед затруднений не представлял.

В это же время в Штаб поступили тревожные сведения с «Аркоса», в которых сообщалось, что «судно дрейфует к малым глубинам м. Песчаный». Для самого «Аркоса» в этом пока ничего угрожающего не было. Однако, выйдя за пределы 10-метровой изобаты, п/х не мог получить помощи от л/к «Ермак»; отрывать же л/к «Ленин» от похода к основной части каравана не хотелось, так как это в конечном счете задержало бы вывод всего каравана.

К счастью, дрейф в направлении к м. Песчаный был очень мал, и «Аркос» не вынесло на 10-метровую изобату. Позже его вывел л/к «Ермак».

Положение других судов было следующее:

Л/к «Литке», пройдя без особого труда в бухту о. Диксон западными проливами, стал под бункер.

Л/к «Ермак», принявший в 8 часов п/х «Пинега», продвигался навстречу л/к «Ленин». В течение дня «Пинега» была выведена к северу от банки Болтен, после чего «Ермак» пошел к «Аркосу», чтобы подвести и его к «Пинеге». Оба судна должны были ждать подхода остальных судов каравана.

Первая часть каравана спокойно продолжала стоять у м. Шайтанского, а вторая довольно успешно продвигалась к знаку Муксунинскому.

Ночью «Ленин» и «Дежнев» подошли к первой части каравана. «Дежнев» должен был сдать пассажиров и продовольствие на другие суда. Эта операция отняла несколько часов, и только незадолго до света «Ленин» и «Дежнев» пошли ко второй части каравана. Судам, стоявшим у мыса Шайтанского, мы дали распоряжение попытаться самостоятельно двигаться на север, используя канал л/к «Ленин». Но из этого ничего не вышло. Караван продолжал стоять на прежнем месте, ожидая возвращения ледокола.

11 октября в 6 часов л/к «Ленин» и л/п «Дежнев» находились на широте 71°54′ и долготе 82°03′. Лед был хотя и сплошной, но толщиной всего в 5 *см*. Шли легко.

Днем подошли к м. Зверева, где стояли остальные суда. После передачи нескольких пассажиров л/п «Дежнев» был отпущен в Дудинку, а л/к «Ленин» принял под проводку пароходы «Красное знамя», «Обь» и «Шексна».

Несмотря на легкость льда, суда с трудом шли за ледоколом. То один, то другой пароход застревал, и ледоколу приходилось возвращаться для околки. Еще засветло подошли к первой группе судов. Они тоже вступили в канал за л/к «Ленин».

С присоединением этих судов караван вырос до 7 единиц. Пока было светло, двигались еще сносно. Но с наступлением темноты положение значительно ухудшилось. Лед утолщился до 15 *см*. С вечера подул небольшой ветер от юго-юго-запада, который достиг 4 баллов. Лед пришел в движение, канал быстро закрывался. Суда почти не могли следовать за ледоколом. Л/к «Ленин» приходилось беспрерывно окалывать пароходы.

К 23 часам стало очевидным, что продвигаться дальше — значит бесполезно жечь уголь. Был дан приказ остановиться. За все это время караван почти не продвинулся на север, но склонился к западу в направлении огня на м. Песчаный, который и был у нас в виду ко времени остановки. Остановка произошла в счислимой широте 72° 03′ и долготе 81° 26′.

Штаб увидел, что с таким большим караваном в условиях сплошного дрейфующего льда одному л/к «Ленин» не справиться. Поэтому капитану л/к «Ермак» т. Сорокину было дано распоряжение оставить «Пинегу» и «Аркос» хотя бы в относительно безопасном месте и итти на соединение с караваном для совместной проводки.

К этому времени л/к «Ермак» уже вывел п/х «Аркос» от о. Крестовского в район больших глубин и безопасного фарватера за банку Болтен. Во время этой проводки «Ермак» принял полный запас пресной воды и на протяжении всей операции в ней не нуждался; больше того: на пути к Югорскому Шару он снабжал пресной водой другие суда.

Л/к «Литке» продолжал бункеровку и помощи оказать пока не мог. Всем известно неудобство бункеровки этого ледокола. Поэтому раньше чем через двое суток мы его не могли ожидать. Но Штаб считал, что еще до окончания бункеровки л/к «Литке» «Ермак» и «Ленин» выведут суда из Енисейского залива в открытое море.

Между тем юго-юго-западный ветер делал свое дело. К 6 часам 12 октября весь караван отдрейфовало на широту 72°07′ и долготу 81° 37′. Дрейф продолжался. Пока каравану ничто не угрожало, так как до восточного берега залива еще оставалось значительное расстояние, но с наступлением света караван начал движение на северо-запад, дабы отойти от опасностей, представляемых Корсаковскими островами. Л/к «Ермак» уже находился у о. Крестовского и шел на соединение к каравану.

Наступило светлое время, но видимости почти не было, так как ветер нес много снега и все исчезало в снежной мгле. Под действием ветра лед спрессовывало к востоку и соответственно разредило льды у западного берега залива. Уже в середине залива появлялись кое-какие слабины во льду в виде трещин и небольших разводьев.

Ветер сминал и торосил молодой лед, многие льдины становились на ребро. Лед, взломанный ледоколом, напоминал слоеный пирог в 2—3 и больше слоя. При походе в залив с моря области торошения встречались редко и только в виде узких гряд, пересекавших поля льда поперек залива. Ветер произвел во льду существенные изменения. Все чаще на пути встречались поля сильно встороженного, спрессованного, поставленного на ребро и сложенного мелкобитого льда, через которые ледокол проходил с трудом. Местами нам впервые стали попадаться поля льда толщиной до 25 *см*.

К исходу дня ветер постепенно стих. Сжатие еще продолжалось. Подошел л/к «Ермак». Вступив в проводку, он значительно облегчил положение. Однако продвижение каравана ускорилось не намного. Средняя скорость движения была не больше одной мили в час; пройдя за сутки около 28 миль, суда оказались почти у траверза северного Крестовского огня.

В этот день впервые пришлось применить проводку судов по очереди. Позднее, особенно по выходе из Енисейского залива, когда итти караваном суда не могли, мы часто прибегали к такому методу.

Этот способ, хотя и медленный, вполне себя оправдал, особенно при наличии встречного дрейфа. В заливе дрейф льда в основном работал на нас и выносил караван в море вместе со льдом. Несмотря на это, мы не могли надеяться только на дрейф и прилагали все усилия для поступательного движения вперед нужными курсами.

Учитывая разрежение льда у западного берега, л/к «Ленин» водил суда первоначально курсом чистый запад, выходил на воду в районе м. Лескин, а потом уходил на северо-восток, обходя тяжелые встороженные поля, лежащие по курсу. Л/к «Ермак», опасаясь малых глубин, шел обычным судовым ходом. Поэтому его продвижение было более медленным, и за то время, что «Ленин» успевал провести два судна, «Ермак» проводил только одно.

К утру 13 октября юго-юго-западный ветер совершенно затих. Сжатие почти прекратилось. Разводья покрылись молодым льдом. Караван в 7 часов находился на широте 72° 18′ и долготе 80° 24′. Лед в среднем 15—20 *см*, но то и дело встречались участки более толстого льда.

Была предпринята попытка проводить не по одному, а по два судна сразу. Одно из судов ледокол брал на буксир, а второе шло за ним в канале. Иногда это удавалось, но чаще второе судно застревало. Ледокол не останавливался для околки, так как был связан буксировкой. Отдавать же буксир было нерационально, ибо операция заведения буксира во льду является довольно сложным делом и требует много времени. Застрявшее судно оставалось на пути, а ледокол с буксиром следовал дальше до назначенного места. Так постепенно весь караван переводился в новое место, затем операция повторялась вновь.

Несмотря на то что лед был достаточно толст и всторошен, а временами проявлялись и сжатия, продвижение каравана за этот день было более успешно, чем 12 октября. За сутки караван прошел по курсу около 55 миль, выйдя к северу от м. Ефремов Камень.

Вечером л/к «Литке» окончил бункеровку и, имея больше 1 300 *т* угля, вышел с Диксона на соединение с караваном. На бункеровку «Литке» шел в бухту о. Диксон западным проходом у о. Верн. Этот же путь он использовал для соединения с караваном. Видимо, юго-юго-западные ветры набили в проливы много льда и сильно его уплот-

Капитан парохода «Узбекистан»
П. А. Пономарев

нили, образовав ледяной барьер на подходах к проливам со стороны моря. «Литке» только с большим трудом пробился через этот барьер. По мнению т. Хлебникова, вести суда этими проливами было нельзя.

В эти же дни развернулась оживленная переписка по поводу п/х «Пинега».

Еще 10 октября Штаб получил телеграмму начальника Балтийского пароходства т. Маркичева: «Прошу срочно оказать помощь проводке «Пинеги», молнировать состояние судна, позицию».

Капитан п/х «Пинега» т. Годзиев с самого начала операции вел себя излишне нервно, посылал на материк чуть ли не аварийные телеграммы и породил там панические настроения. Штаб ответил т. Маркичеву: «Пинега» стоит борта «Ермака», судну ничто не угрожает. Будет итти караване под проводкой ледокола».

Но т. Годзиев не успокаивался. 12 октября он продолжал «авралить» в адрес Штаба и т. Маркичева, рассчитывая, что Штаб, испугавшись этого «крика», прикажет какому-либо ледоколу бросить остальную работу и вывести одну «Пинегу». Тов. Годзиев телеграфировал: «Прошу вашего распоряжения «Ермаку» вывести «Пинегу» и «Аркос» соединение «Узбекистаном» и «Диксоном». Дальнейшее пребывание Ензаливе, ввиду частых сжатий, грозит более серьезными последствиями».

Тов. Маркичев также решил настаивать, обвиняя руководство операцией чуть ли не в очковтирательстве: «Ваше сообщение благополучии «Пинеги» неверно. Настаиваю посылке немедленной помощи «Ермаком». Жду вашего указания». Истерика т. Годзиева, видимо, заразила

и т. Маркичева, и он в раздражении перестал думать о том, что он пишет.

Обстановка была слишком сложной, тяжелой, чтобы мы могли допустить предъявление к нам невыполнимых требований. Дабы в дальнейшем пресечь повторение подобных обвинений, пришлось ответить т. Маркичеву несколько резко: «Ермак» выводит не одну «Пинегу». Есть суда более слабые. «Пинега» будет проведена вместе с другими судами одним караваном. Этим считаю вопрос «Пинегой» исчерпанным».

К чести т. Маркичева, он больше не досаждал Штабу своими необоснованными требованиями. Но т. Годзиев ничему не научился и продолжал посылать нам такие же панические телеграммы. Кстати, п/х «Пинега» ни разу не пострадал от сжатий, хотя несколько позже сжатия были более значительными, а лед крепче.

К концу дня 13 октября караван подошел к ожидавшим нас п/х «Пинега» и «Аркос», они вступили в караван и, так же как остальные суда, стали медленно продвигаться к выходу из залива.

14 октября в 7 часов весь караван достиг широты 73°12′ и долготы 80°00′.

Л/к «Литке», выйдя с о. Диксон, смог за 14 часов работы пройти не больше 11 миль и находился в это время на широте 73°23′ и долготе 80° 01′. Однако наиболее тяжелые районы он уже прошел и теперь сравнительно быстро сближался с караваном.

Караван окружал сплошной 25—30-сантиметровый лед, местами сильно сжатый и наторошенный. Снега не было, но стояла какая-то мгла и видимость была плохая.

Подошедший к полудню л/к «Литке» вступил в проводку. Продвижение пошло быстрее. Часам к 14 почти весь караван собрался на выходе из Енисейского залива. Только л/к «Ермак» и «Литке» вели последних два судна и, несмотря на мглу, находились уже в пределах видимости.

Пока ожидался подход оставшихся судов, л/к «Ленин» произвел разведку льда к западу от местонахождения основного каравана. В этом направлении усматривались сравнительно ровные поля льда, в то время как на северо-запад и север лед был очень сильно смят и встороше́н.

Караван стоял на небольшом участке серого ниласа. Перед выходом в море тянулась гряда торосов. При проходе гряды «Ленину» пришлось пробиваться ударами. За грядой действительно лежал довольно легкий лед, и канал за ледоколом держался сносно.

Пройдя около 3 миль, ледокол пошел обратно. За это время л/к «Ермак» подвел п/х «Обь» и по пути, проложенному л/к «Ленин», вывел его за гряду. То же самое «Ермак» проделал с п/х «Аркос».

Однако, вернувшись к гряде, л/к «Ленин» уже не смог ее пробить. Усилия л/к «Ермак» со стороны залива также были безуспешны. Караван оказался разделенным на три части.

Такое изменение обстановки явилось результатом начавшегося сжатия. Не успевал ледокол отойти для разбега, как проложенный им канал закрывался без следа. С хода гряду тоже взять не удавалось.

С этого момента весь караван попал в дрейф, и его вместе со льдом понесло прямо к северу по 80-му меридиану.

Вечером начался ветер с юга, быстро достигший 7—8 баллов. Несло много снега, видимость была близка к нулю. Лед сильно жало и торосило. Все попытки ледоколов выйти из сжатия были безрезуль-

татны. Тогда, чтобы не жечь без пользы уголь, Штаб приказал временно, до улучшения обстановки, прекратить продвижение вперед.

С самого начала операции руководство ясно понимало, что успех в конечном итоге решит уголь. Поэтому все суда были обязаны регулярно извещать Штаб о наличии и расходе угля.

Состояние бункеров на 24 часа 14 октября было следующим:

Л/к	«Ермак»	1765	*т*,	суточный	пожог	115 *т*
„	«Ленин»	640	„	„	„	100
„	«Литке»	1300	„	„	„	100 „
п/х	«Аркос»	320	„	„	„	28 „
„	«Пинега»	248	„	„	„	25—26 „
„	«Шексна»	100	„	„	„	18—22 „
„	«Рошаль»	180	„	„	„	30 „
„	«Обь»	170	„	„	„	26 „
„	«Красное знамя»	160	„	„	„	26—28 „
„	«Циркуль»	40	„	„	„	9 „
„	«Старый большевик»	300	„	„	„	10[1] „
„	«Севзаплес»	200	„	„	„	10 „

Наименьший запас угля, всего на 4—5 суток, имели пароходы «Шексна» и «Циркуль», у пароходов «Обь», «Рошаль» и «Красное знамя» угля было на 6—7 суток. Правда, следует заметить, что выше указаны размеры пожога для ходовых суток. На стоянках, так же как при ходе в канале за ледоколом, когда суда идут, самое большое, средними ходами, а чаще малыми или при хождении на буксире, пожог угля значительно уменьшается. Капитан п/х «Рошаль» т. Кубасов указал, что пожог угля п/х «Рошаль» на ходу в самостоятельном плавании 30 *т*, а при ходе в караване только 16 *т*. Значит, угля могло хватить немного дольше, скажем — еще на двое-трое суток. Но это было слабое утешение. Плавать поздней осенью с таким запасом угля явно небезопасно. К счастью, по нашим расчетам, угля могло все же хватить до кромки льда или даже до Югорского Шара. У ледоколов «Ермак» и «Литке» угля было совершенно достаточно для выхода из льда, даже если пришлось бы дать кое-какой «заем» некоторым транспортам. Л/к «Ленин» имел шестисуточный запас угля и по нашему плану должен был итти в середине операции за бункером на о. Диксон.

Следовательно, уголь надо было беречь и не жечь его бестолку.

Руководство Штаба наметило дальнейшее ведение операции по следующему плану: л/к «Ермак», «Ленин» и «Литке» совместно ведут весь караван к кромке льда; если у л/к «Ленин» уголь кончится раньше, чем караван выйдет на кромку, то он идет на Диксон за бункером, караван продолжают вести к кромке льда л/к «Ермак» и «Литке». Взяв полный бункер, л/к «Ленин» идет в Енисейский залив для вывода находящихся там л/п «Дежнев», «Сибиряков» и лихтера № 16.

Провести этот план в жизнь было очень трудно. Вести большой караван в условиях нарастающей зимы, тяжелых льдов и длинных ночей на первый взгляд казалось почти невозможным. Однако при запасах угля на ледоколах и транспортах это был единственный план, дававший твердую уверенность в успехе.

Руководство Главсевморпути с предложенным планом согласилось.

Уверенность в благополучном завершении операции подкреплялась тем, что караван двигался на запад и медленно, но неуклонно приближался к району моря, где ледостав начинался позже. С каждой пройденной милей на сближение с о. Белый караван уходил от мощных

[1] Жидкое топливо.

генераторов опресненных смятых ниласов, выносимых в громадном количестве из Енисейского залива и Обской губы под действием течений и господствующих в это время южных и юго-западных ветров. На районы открытого моря этот лед, возможно, и не оказывает своего влияния, но в прибрежных, сопредельных с заливами районах моря эти ледовые массы создают совершенно особый характер ледостава и ледового режима во время замерзания.

За время похода Енисейским заливом суда почти не пострадали. Только п/х «Обь» немного обломал одну лопасть винта, а на т/х «Севзаплес» от сжатия немного разошлись швы, дала течь нефтяная цистерна и немного обломалась одна лопасть винта. П/х «Пинега», капитан которой больше всех кричал о повреждениях, был в хорошем состоянии.

Для облегчения проводки каравана И. Д. Папанин разрешил в случае надобности завести п/х «Циркуль» на о. Диксон и оставить его там на зимовку. Окончательное решение этого вопроса было предоставлено на усмотрение руководства операцией.

Заводить п/х «Циркуль» на Диксон значило отвлечь ледокол от проводки каравана на длительный срок, а самое главное — с помощью линейного ледокола не удалось бы поставить «Циркуль» в безопасное для зимовки место. Все это побудило нас отказаться от этого мероприятия, тем более что «Циркуль» вел себя даже несколько лучше, чем транспорты. Боялись только за его корпус, который значительно слабее, чем у других транспортных судов.

В этот же день Москва запросила Штаб, нужно ли послать караван на помощь л/к «И. Сталин». По нашему мнению, посылка л/к «И. Сталин» была бы нецелесообразной, но его следовало держать наготове на тот случай, если бы каравану потребовалась помощь. Л/к «И. Сталин» был переведен в суточную готовность и ждал распоряжения о выходе в море.

15 октября к 6 часам утра караван отдрейфовало на широту 73° 26′ и долготу 80° 00′. П/х «Аркос» и «Обь», находившиеся мористее, оторвало от каравана и отдрейфовало дальше, в направлении к северо-восточным островам. Эти суда находились на некотором расстоянии друг от друга.

Ледовая обстановка в течение 15 октября была следующая: сплошной лед в виде больших торосистых полей с толщиной льда в разных участках 25—30 *см*; сильный снегопад и ветер с юга в 7—8 баллов забили снегом все пространство между торосами, доведя толщину льда до 40—45 *см*, а местами и больше; сильный ветер привел в движение лед и прижимал его к островам. Тем самым создавалось очень сильное сжатие во всем массиве льда, в котором находился караван.

Л/к «Ермак» и «Ленин» в таком льду могли продвигаться только ударами, да и то с трудом. Во время резких сжатий ледоколы заклинивались и стояли совершенно беспомощные. Только по прошествии некоторого времени, когда «судорога» сжатия ослабевала, ледоколы получали возможность двигаться и возобновляли свою работу.

На западе, в нескольких милях мористее, лед усматривался более легкий. Там торосы уменьшались и сходили на-нет, торосистые поля превращались в гладкие.

С наступлением дня мы снова начали поочередный вывод судов из сжатия в более спокойный лед. Работа шла с большими трудностями. Суда пришлось водить на буксире, причем они и на буксире шли очень плохо.

Суда отводились на 2—3 мили к западу и там оставлялись, с тем чтобы сгруппировать караван на новом месте и уже оттуда вести дальше на запад.

Пока мы возились с выводом каравана, все суда сносило на восток, причем те из них, которые удалось вывести дальше в море, дрейфовали на восток несколько быстрее других. К 15 часам «Аркос» находился в 10 милях на северо-восток от м. Кречатник, а «Обь» — к востоку от северо-восточных островов, примерно в 8 милях от берега. Выделить ледокол, чтобы вывести эти суда на запад, руководство не могло, так как суда, находившиеся в сжатии, были в более трудном положении и требовали вывода в первую очередь.

Днем часть судов удалось вывести из сжатия, но ночью дело опять замедлилось, так как заметно усилилось сжатие. Ночью л/к «Ермак» и «Литке» тщетно бились над тем, чтобы вывести п/х «Шексну». Л/к «Литке» брал пароход на буксир, но вывести его самостоятельно не смог. Л/к «Ермак» попытался сделать для этого канал, но двигаться не мог. На помощь к ним пошел л/к «Ленин», но тоже безуспешно. Видя безрезультатность этих попыток, руководство распорядилось прекратить вывод судов до улучшения обстановки и наступления дня.

К этому времени в сжатии оставались п/х «Пинега», «Шексна», «Севзаплес» и отдельно п/х «Циркуль». Последний был выведен из района тяжелых сжатий л/к «Ленин», но при дрейфе к северо-востоку «Циркуль» опять попал в сжатие. В ночь на 16-е положение временами было очень тяжелым. Капитан т. Павлов сообщал: «Лед уплотняется, судно испытывает сильное сжатие. Корпус слабый, имеет сильную вибрацию. Прошу по возможности не оставлять далеко одного. Учтите недостаточное снабжение теплой одеждой».

Это был единственный случай за всю операцию, когда перед экипажем возникла перспектива гибели судна и возможного перехода на лед.

«Циркуль» находился постоянно на виду, и штурманский состав л/к «Ленин» вел за ним специальное наблюдение. Кроме того, л/к «Литке» получил распоряжение при первой возможности подойти к пароходу и вывести его из сжатия.

Из-за дрейфа льдов мы все еще оставались на том же меридиане; правда, к северу караван подвинуло на 12 миль. 16 октября в 6 часов караван находился на широте 73°34′ и долготе 80°00′.

На исходе ночи ветер начал стихать и перешел к юго-востоку, дойдя до 2 баллов. Это уменьшило сжатие; весьма важно было то, что караван уже проносило мимо о. Диксон.

На рассвете л/к «Ленин» вывел к каравану «Севзаплес»; л/к «Ермак» срочно пошел за унесенными льдом пароходами «Обь» и «Аркос», тем более что их стало сносить к опасным местам. В помощь л/к «Ермак» вскоре был послан л/к «Литке», так как к моменту прихода л/к «Ермак» суда могли уже оказаться на недоступных глубинах.

Л/к «Ленин» тем временем шел к «Шексне», которую ночью льды так упорно не хотели отпускать. Издали казалось, что лед так же сжат, как прошлой ночью. Но при подходе выяснилось, что лед разжало, образовались разводья. «Шексна» без особого труда пошла за ледоколом. Ведя «Шексну», мы подошли к п/х «Пинега», и тогда в канал вступил и этот пароход. По пути у п/х «Шексна» лопнул штуртрос, и пароход отстал. «Пинега» была проведена к каравану.

После этого л/к «Ленин» построил наличные суда в караван и повел их на запад. От каравана отстал только п/х «Рошаль». Л/к «Ер-

мак» и «Литке» было дано указание собрать отставшие «Обь», «Аркос», «Рошаль» и «Шексну» и догонять ушедшую часть каравана.

За светлое время каравану удалось несколько продвинуться на запад. Ночью движение, как всегда, замедлилось, стало немного поджимать. За истекшие сутки караван успел все же оторваться от 80-го меридиана и находился в 6 часов 17 октября на широте 73°53′ и долготе 79°50′.

Принятый нами метод проводки пришлось ввести в систему. Каждый ледокол брал на буксир одно из судов и вел его по курсу миль на 10—12. Потом ледоколы возвращались за остальными судами и подтягивали их к ранее выведенным.

Такая проводка каравана по частям вынуждалась серьезностью ледовой обстановки, неприспособленностью транспортов и неактивностью командования неледокольных судов.

Лед в среднем имел толщину 25—30 *см*, временами 40 *см*, но нередко встречались небольшие разводья и участки уплотнившегося сала. Штилело. В первой половине дня канал за ледоколом держался хорошо. Однако транспорты в нем не шли. Суда были пустыми, инерции у них почти не было, и капитаны, боясь за целость винтов, задних ходов не давали. Как только судно упиралось в самый незначительный лед, вместо того чтобы отработать назад и с хода раздвинуть лед, капитаны давали сигнал «застрял» и требовали околки. Суда шли сносно только на буксире за ледоколом. Этот медленный способ продвижения оказался в этих условиях наиболее эффективным.

За следующие сутки караван продвинулся на запад на 34 мили и находился утром 18 октября на широте 73°49′ и долготе 78°08′.

Чем дальше двигался караван на запад, тем лучше становились ледовые условия. Западнее меридиана 79°50′ лежали преимущественно ровные и обширные поля толщиной 20—25 *см*, торосистость уменьшилась почти до полного исчезновения, постепенно ослабевали периодически наступавшие сжатия, чаще стали встречаться разводья.

Караван продолжал двигаться тем же способом. К 10 часам 18 октября на л/к «Ленин» осталось 100 *т* угля, и дальше ему оставаться в караване без бункера было нельзя. Когда ледоколы вместе с другими судами вышли на обширное разводье, л/к «Ленин» подошел к «Ермаку», принял с него смазочное, которое на «Ленине» пришло к концу, и лег курсом на о. Диксон.

От места ухода л/к «Ленин» караван под проводкой «Ермака» и «Литке» шел не разделяясь и с хорошей путевой скоростью. За 4 часа было пройдено 16 миль. К 14 часам суда уже проходили о. Вилькицкого.

Дальнейшая судьба каравана опасений не внушала, так как транспорты хотя и медленно, но приближались к кромке. Лед становился все более легким. Умеренные юго-западные ветры, дувшие эти дни, характерны для района островов Белый и Диксон в октябре и должны были поддерживать относительно высокие температуры: 3—7 градусов. Этот ход температур ослаблял образование молодого льда. Кроме того, прочность морского льда оставалась меньшей, чем она была бы при более низких температурах.

19 октября к 6 часам караван находился на широте 74°05′ и долготе 75°22′. Караван двигался в ровном льду с редкими торосами. Попадались разводья. Скорость продвижения составила до 5 миль за вахту. Во второй половине дня лед начало поджимать, канал за-

Капитан ледокольного парохода «Дежнев» *Н. И. Хромцов*

тягивало, суда опять пошли плохо, приходилось их часто окалывать и временами проводить поодиночке. Но, в общем, караван хотя с трудом, но двигался на запад.

20 октября к 6 часам караван находился уже на широте 73°58′ и долготе 71°20′, т. е. проходил о. Белый. В сплошном ровном льду толщиной до 30 *см* канал хорошо держался и караван продвигался довольно быстро.

21 октября в 03 часа на широте 73°05′ и долготе 64°10′ караван вошел в снежуру. Суда могли уже итти без ледокола и были отпущены в самостоятельное плавание к Югорскому Шару. Вторая, самая большая группа судов была выведена на чистую воду, и ей уже ничто не угрожало.

Прежде чем закончить описание этой части операции, необходимо разобрать один немаловажный тактический вопрос, имеющий несомненный интерес и для будущего.

В момент острых трудностей, когда караван находился в сжатии на выходе из Енисейского залива, со стороны капитанов тт. Сорокина, Караянова, Кучерина и ряда других поступили предложения отказаться от одновременной проводки за кромку всего каравана.

15 октября капитан л/к «Ермак» т. Сорокин телеграфировал: «Создавшееся положение с проводкой каравана властно диктует поста-

новку его на Диксоне, откуда вести дальнейшие операции в зависимости от возможности и сообразуясь с ледовой обстановкой и прочими условиями. Сейчас караван придрейфовало к о. Верн, в двух милях от него. Надо воспользоваться этой близостью и сделать попытку затянуть караван на Диксон. Еще раз подтверждаю, что проводка всех судов на запад невозможна».

Капитан п/х «Аркос» т. Караянов и помполит т. Скребин в этот же день обратились с телеграммой к руководству Главсевморпути: «Ледоколы упустили время для благоприятной проводки судов. В данных условиях весь караван вывести невозможно, так как ледовая обстановка с каждым днем становится тяжелее и угроза зимовки неизбежна. Надо выводить до чистой воды одновременно не больше 3 судов».

Двумя днями позже т. Караянов обратился с настойчивой телеграммой к руководству операцией и в Морское управление Главсевморпути: «Свыше шести суток одновременной проводки всего каравана не дают никаких результатов. Стоим на месте. Бесполезно расходуем уголь. Заканчиваются продукты. Мое мнение: пока не поздно, надо брать по два судна, безостановочно вести до чистой воды. Суда, намеченные к выводу в последнюю очередь, оставить на Диксоне, чтобы в случае зимовки иметь безопасную стоянку».

Капитан п/х «Рошаль» т. Кубасов 17 октября обратился к руководству операцией со следующей телеграммой: «Учитывая большой караван, разнородность судов по силе машин, недостаток угля на пароходах и на «Ленине», разрешите высказать мое мнение о порядке дальнейшей проводки: «Ермак» забирает на буксир «Старый большевик», вслед за ним идет «Севзаплес». «Литке» забирает на буксир «Аркос», вслед за ним идет «Рошаль». Остальной караван остается в дрейфе. Штормовой погоды не предполагается. Следовательно, им не будет угрожать опасность. «Ленин» идет бункероваться. В случае необходимости оказать помощь пароходам «Ленин» может быть около них через несколько часов. При таком распределении считаю, что достаточно двух суток для вывода четверки на слабый лед, откуда они идут самостоятельно. За это время «Ленин» примет запас и три ледокола выведут более успешно остальную четверку».

Помощник начальника проводки капитан т. Штумпф также предложил завести караван в припай к востоку от о. Диксон на то место, где в 1937/38 году был оставлен караван иностранных судов. На основе личного опыта постановки этих судов на зимовку он утверждал, что это не будет представлять большого труда. Расположив там весь караван, т. Штумпф предлагал выводить оттуда суда поодиночке на буксире.

Такое же предложение немного позже сделал капитан л/к «Ленин» т. Кучерин.

Так ставился вопрос большинством капитанов во время наибольших затруднений при проводке каравана. Только капитан л/к «Литке» т. Хлебников прислал в адрес Штаба и т. Сорокина телеграмму: «Диксон пароходы можно завести только Превеном. Южные проходы забиты. Считаю за Диксоном работать будет легче».

Попытаемся всесторонне рассмотреть данный вопрос, чтобы выяснить, правильно ли была проведена операция и не следовало ли поступить так, как предлагали капитаны.

Прежде всего выясним запасы угля. На л/к «Ленин» на 15 октября было 500 *т* угля с небольшим, на л/к «Ермак» — 1 600 *т*, на л/к «Лит-

ке» — 1 200 *т*. Таким образом, л/к «Ленин» мог продолжать работу по выводу судов на кромку только после бункеровки. На эту операцию временно оставались только два ледокола.

Вести по два судна сразу, как рекомендовал т. Кубасов, было нельзя, так как в канале, даже за ледоколом, транспорты итти не могли. Поэтому мы и применили буксировку, хотя эта операция достаточно неприятна и для буксирующего и для буксируемого. Значит, при двух ледоколах можно было вести только два судна, по одному за ледоколом.

Кромка льда к тому времени располагалась около 64-го меридиана и 75-й широты, т. е. на расстоянии 270—280 миль от о. Диксон. Во льду, достигающем толщины 30 *см*, при частых сжатиях итти быстрее 4 миль в час опасно для корпуса ведомого на буксире судна. Таким образом, для прохода до кромки в прямом направлении необходимо минимум трое суток, при условии, что суда будут двигаться безостановочно. Во льдах это условие трудно соблюсти. На возвращение к Диксону потребовалось бы не менее 36 часов. Значит, один тур вывода мог равняться 5 суткам, так как к ходовому времени необходимо прибавить заведение и отдачу буксира, а также вывод из Диксона.

Второй тур был бы проведен тремя ледоколами, но вывод одновременно трех судов не уменьшил бы их ходового времени. Так же мог планироваться и третий тур.

Мы не вводим поправки на утолщающийся лед, чтобы не усложнять подсчетов (фактически льды настолько утолщались, что позже, в середине последней декады октября, за ледоколом без буксировки не могли итти даже ледокольные пароходы).

Итак, могло получиться следующее:

1-й тур:

«Ермак»—«Старый большевик» . . . . . } 5 суток—с 15 по 20 октября
«Литке»—«Рошаль» . . . . . }

2-й тур:

«Ермак»—«Севзаплес» . . . . . }
«Ленин»—«Аркос» . . . . . } 5 суток—с 20 по 25 октября
«Литке»—«Пинега» . . . . . }

3-й тур:

«Ермак»—«Красное знамя» . . . . . }
«Ленин»—«Обь» . . . . . } 5 суток—с 25 по 30 октября
«Литке»—«Шексна» . . . . . }

Оставался еще п/х «Циркуль», но возвращать из-за него ледокол на Диксон не было бы смысла. Поэтому его неминуемо пришлось бы оставить на зимовку.

Что же касается проводки последней группы судов, находившихся в Енисейском заливе, то при этом варианте л/к «Ленин» смог бы заняться ими не раньше 1 ноября. К тому же в наших расчетах был опущен завод каравана на Диксон, который отнял бы много времени. Южные проливы, как это показали наблюдения «Литке», были забиты. Итти туда с караваном было бы безрассудно. Значит, нужно было вести суда к востоку от о. Диксон к проливу Превен, чтобы оттуда вводить в бухту, либо же, как предлагал т. Штумпф, оставлять суда в припае у восточного берега о. Диксон. Само собою разумеется, что оставлять суда в дрейфе без ледокола, как предлагал т. Кубасов, было недопустимо.

Элементарные расчеты ясно показывают всю необоснованность предложений, идущих вразрез с планом, выработанным Штабом.

Кроме того, на всю операцию у ледоколов при новых вариантах нехватило бы угля. У л/к «Литке» уголь истощился бы 27 октября, у л/к «Ермак» — 28—29-го. А ведь ледоколы не могут итти в лед без определенного минимума угля. Поэтому еще к 25 октября на кромку нужно было бы посылать специальный угольщик с запада.

Вольно или невольно предложения, направленные против одновременной проводки каравана, толкали к повторению ошибок 1937 г., правда не в таком большом масштабе и территориально более ограниченных.

Поэтому Штаб операции упорно проводил намеченный ранее план, настаивая, может быть не всегда деликатно, на неуклонном и бездискуссионном выполнении принятого плана.

* * *

Во время проводки второй группы енисейских судов в заливе оставались л/п «Дежнев», л/п «Сибиряков» и лихтер № 16.

Лихтер № 16 нужно было завести в бухту о. Диксон, а л/п «Дежнев» и л/п «Сибиряков» вывести на чистую воду для возвращения в порты приписки.

Положение судов было следующим: «Дежнев» стоял у косы Казанцева на якоре и ожидал подхода л/п «Сибиряков» с лихтером. Л/п «Сибиряков» и лихтер № 16 продолжали принимать уголь в Дудинке. К моменту ухода на лихтер № 16 было погружено 2 155 *т*, а л/п «Сибиряков», кроме бункера, принял в трюмы 470 *т* угля и 200 *т* руды.

13 октября днем «Сибиряков», имея на буксире лихтер № 16, пошел на соединение с л/п «Дежнев», к которому подошел в 18 часов 30 минут этого же дня.

Пока ледоколы выводили вторую группу судов, «Дежнев» и «Сибиряков» спускались к заливу по р. Енисей. В столь тяжелом льду вести лихтер очень рискованно, его можно было утопить. Обсуждая этот вопрос с лоцманами, находившимися на л/к «Ленин», Штаб пришел к заключению, что лихтер надо оставить на зимовку где-либо на Енисее, поставив его в безопасное место. По утверждению лоцманов, единственным местом, пригодным для отстоя лихтера, была бухта Иннокентьевская. Берег этой бухты довольно приглуб, на берегу есть поселок. Поэтому лихтер и его экипаж могли устроиться для зимовки довольно сносно и лихтеру не угрожал бы весенний ледоход в р. Енисей.

Руководство операцией возбудило ходатайство перед руководством ГУСМП об оставлении лихтера в б. Иннокентьевской. Такое разрешение было получено, и тт. Хромцову и Ушакову были даны необходимые распоряжения.

Условия плавания в реке были очень трудными. Длинные ночи и недостаточная береговая обстановка заставляли ночью становиться на якоря, кроме того и в светлое время частенько приходилось стоять из-за снегопадов, пурги и плохой видимости.

Капитаны ледокольных пароходов рассчитывали остановиться в районе Турушина, ожидая там подхода ледокола. Это было нерационально, поэтому им было дано указание итти вниз до Иннокентьевской, установить лихтер, а потом по мере возможности продвигаться в залив.

16 октября в 16 часов на широте 71°19′ и долготе 83°05′, ведя лихтер на буксире, л/п «Сибиряков» сел на грунт правой бровки Яковлевской косы. Попытки сняться самостоятельно успеха не имели. Трудности усугублялись пургой и отсутствием видимости. Тов. Хромцову было дано распоряжение помочь л/п «Сибиряков» сняться с мели. 17 октября в полдень л/п «Сибиряков» при помощи л/п «Дежнев» снялся. Дальше лихтер шел на буксире за л/п «Дежнев».

При подходе к б. Иннокентьевской выяснилось, что поставить там лихтер нельзя, так как бухта еще не встала и ее то забивало льдом, то вновь очищало ветрами. Ожидать ледостава в бухте было некогда. Поэтому было дано указание вести лихтер вниз и пытаться поставить его в б. Слободской.

Во время вынужденных ночных и дневных остановок на судах производились работы по перегрузке угля с лихтера на л/п «Дежнев» и в бункер л/п «Сибиряков». Этой работе мешали подвижки льда и свежий ветер.

Л/к «Ленин», уйдя 18 октября от каравана, ночью подошел к проходу между о. Верн и о. Диксон. Перед этим руководство операциями предложило начальнику полярной станции о. Диксон т. Михайлову обследовать характер льда в бухте и в южных проливах. Выяснилось, что лед в бухте имеет толщину в 21 *см*, в проливах лед такой же толщины. Такой лед л/к «Ленин» мог легко форсировать. Ночью около 22 часов ледокол подошел к проливам, но тут его встретили мощные сморози, которые нельзя было взять даже ударами. Эти сморози были, очевидно, результатом мощного сжатия, в котором караван находился с 14 по 16 октября.

Когда л/к «Ленин» ушел от каравана, в его бункерах оставался только суточный запас угля. Поэтому ледокол не мог долбить встретившиеся сморози. Решили итти в бухту проливом Превен.

Этот пролив, отделяющий о. Сахалин от материка, глубокий, но узкий, со скалистыми берегами. Проливом Превен суда ходили всего два или три раза, да и то летом; зимой вообще этим проливом никто не проходил.

С рассветом л/к «Ленин» вышел из сморозей и пошел на восток в обход о. Диксон. Ночью итти к проливу было рискованно, так как эта часть моря не освещается, по пути имеется банка, положение которой нужно определять на-глаз, что лучше делать днем, при хорошей видимости.

Проход пр. Превен во льду сложности не представил, так как лед был неподвижен и не очень толст. Уже в 9 часов 30 минут 19 октября «Ленин» подошел к причалу у о. Конус. К полудню 21 октября прием угля был закончен, ледокол снялся в Енисейский залив. Обратный проход Превеном в море опять же затруднений не создал, хотя после штормового ветра 20 октября заштилело и ртуть в термометре поползла вниз. Лед на нашем пути был на расплавах, и только кое-где пришлось форсировать более тяжелые поля.

Караван «Дежнева» находился в это время у южной кромки льда на широте 73°00′ и долготе 79°48′. Суда держались на воде, ожидая ледокола, дабы не попасть в дрейф со льдом. Чтобы держаться на воде, им постоянно приходилось менять местоположение каравана, так как лед, идущий с юга, угрожал зажать суда.

Особенно много хлопот причинял лихтер, находящийся на буксире у л/п «Дежнев». Когда «Дежневу» случалось застревать, лихтер наваливал на корму и долбил ее. Был поломан фальшборт на корме, на

самом лихтере буксиром прорвало фальшборт, а самым неприятным было то, что «Дежнев» из-за буксира плохо управлялся.

Ночью с 21 на 22 октября «Ленин» подошел к каравану и взял буксировку лихтера на себя, дабы облегчить управление других судов. Первоначально л/к «Ленин» вел лихтер на длинном буксире, но в таком положении лихтер сильно рыскал и наваливал на лед то правой, то левой скулой. Мы опасались, как бы во время одного из ударов не был пробит борт. Поэтому было приказано взять лихтер в кормовой вырез ледокола. На коротком буксире судно хорошо шло в канале. Временами ледокол застревал, в таких случаях отрабатывали назад, не отдавая буксира, и потом шли дальше.

Л/п «Дежнев» и «Сибиряков» первоначально шли в канале, но вскоре канал зажало, и они застряли. Тогда было решено итти с лихтером на Диксон, а оба л/п оставить здесь, с тем чтобы вернуться за ними после установки лихтера.

По выходе из Енисейского залива на пути л/к «Ленин» лед расположился хорошо, и 23 октября в 8 часов 55 минут лихтер был поставлен у причала о. Конус на зимний отстой. Проход с лихтером пролива Превен прошел успешно, столь же успешно л/к «Ленин» вышел в море.

Нужно сказать, что этот пролив зимой проходить легче, так как в это время совершенно не сказываются сильные течения, которые обычно затрудняют плавание летом.

Л/п «Дежнев» и «Сибиряков» все это время находились в сжатии. Работа машин переменным ходом пользы не давала; не более действительными были и взрывы льда аммоналом. Трещины, образовавшиеся от взрывов, немедленно зажимало, и положение оставалось прежним.

Только к 6 часам 23 октября судам удалось вырваться из сжатия, и они пошли на выход из залива. Около полудня 23 октября л/к «Ленин» подошел к судам каравана и принял их под проводку. К приходу ледокола суда опять сильно зажало торошенным льдом, имевшим в ровных местах 30 *см* толщины. Суда пришлось околоть.

До конца суток караван ушел недалеко и находился 24 октября в 6 часов на широте 73°09′ и долготе 80°. К этому времени караван был окружен сплошным сильно торошенным льдом 30—35 *см* толщины. На льду было очень много снега. За последние дни перед этим удерживались довольно сильные для осени морозы, сцементировавшие лед и превратившие смятые участки в крепкие сморози.

Все это затрудняло продвижение каравана. К 6 часам 25 октября караван подошел только к о. Верн.

Ночью снова началось сильное сжатие, и суда двигаться не могли. Остановились на ночь до улучшения обстановки. Рано утром мы высадили на лед двух пассажиров, задержавшихся на л/п «Сибиряков», за которыми с о. Диксон пришел по льду начальник порта Диксон т. Бондаренко.

После этого приступили к буксировке судов мористее, на более легкий лед. Буксировка была очень тяжелой. Первым был взят на длинный буксир л/п «Сибиряков»; способ этот оказался непригодным, так как за ледоколом канал сразу зажимало и буксируемое судно попадало в сжатие. Пришлось взять судно на буксир вплотную. Так дело пошло лучше, но движение все же было трудным и медленным.

Потом мы повторили эту же операцию с л/п «Дежнев». Вести его было неудобно из-за наклонной формы его форштевня. Поэтому,

прилегая к кормовому вырезу только в одной точке, при поворотах штевень смещался и разрушал обшивку кормы.

Нам кажется, что для флота, работающего в Арктике, где всегда может встретиться надобность в буксировке, лучше строить суда с вертикальной формой форштевня, так как наклонная форма выше ватерлинии служебной цели не имеет и играет роль только декоративную.

По выходе л/п «Дежнев» из сжатия «Сибиряков» встал в канале за л/п «Дежнев», и караван пошел своим курсом. К концу дня значительно потеплело. Это несколько облегчило продвижение каравана.

26 октября в 6 часов караван находился уже на широте 73°48′ и долготе 79°26′. Сплошной лед достигал толщины свыше 40 *см*, местами умеренно торошенный, начали встречаться небольшие разводья. Суда изредка застревали, но продвижение, в общем, шло успешно.

Руководство Главсевморпути, учитывая наши затруднения, приказало капитану Сорокину итти к нам на помощь. Однако у «Ермака» было мало угля, и руководство операциями обратилось с просьбой возвратить л/к «Ермак» в Югорский Шар, где он стоял в ожидании подхода каравана. «Ермак» был возвращен.

В 24 часа этих же суток караван находился на широте 73°54′ и долготе 78°10′. Это успешное продвижение следует отнести не за счет легкости льда, а за счет приспособленности судов для плавания во льдах. Лед даже на широте 73°49′ и долготе 73°08′ был сплошным, в 30 *см* толщины. В этой точке караван был 27 октября в 18 часов. Спустя сутки караван прошел широту 73°30′ и долготу 68°40′. По пути был молодой лед до 5 *см* толщины. Караван приближался к кромке.

Енисейская операция 1939 г. была закончена.

* * *

Как указывалось выше, Енисейская операция проходила в неблагоприятных условиях раннего ледостава на р. Енисей, раннего замерзания Енисейского залива и юго-западной части Карского моря.

Из опыта этой операции необходимо сделать ряд выводов.

Суда Наркомморфлота, участвовавшие в операциях, оказались совершенно непригодными для этой цели. Мы ничего плохого не можем сказать об этих судах до тех пор, пока они плавают по чистой воде. Но там, где есть лед, эти суда плавать не могут.

Все суда, кроме п/х «Аркос» и «Пинега», имеют очень слабые корпуса как по обшивке, так и по набору. Поэтому для таких судов, как «Обь» или «Шексна», совершенно недопустимы удары об лед, которые неизбежны при плавании во льдах.

При околке этих судов капитаны ледоколов вынуждены думать главным образом о том, чтобы глыбы льда, вздыбливающиеся и сдвигающиеся при проходе ледокола, не пробили корпус судна, а вовсе не о том, как наиболее радикально околоть судно для быстрейшего освобождения от зажавшего льда. Это очень мешает проводке судов.

Еще менее приспособлены эти суда для противостояния сжатиям. Поэтому не случайно, что такое судно, как т/х «Севзаплес», при сжатиях в реке во льдах 10—12 *см* толщины получило некоторые повреждения корпуса и у него потекла нефтяная цистерна. Нужно отнести к счастливому стечению обстоятельств то, что корпуса судов мало пострадали в других сжатиях, в которые попадал караван.

Все эти суда, кроме трех вышеназванных, имеют чугунные винты, причем винты монолитные, а не со съемными лопастями. Хрупкость чугунных винтов заставляла капитанов проявлять чрезмерную осторожность, доходившую до боязни работать машиной, дабы не обломать лопасти винта даже на среднем ходу.

В нашей операции все суда, кроме первых трех, шли в балласте, и хотя мы приняли меры, чтобы утопить винты, они все же выходили из воды. Страшно было смотреть, как лопасти молотят и крушат лед. Того и гляди они могли отвалиться. На судне это ясно понимали, и вместо того, чтобы дать машине полный ход и, раздвигая лед, вступить в канал за околовшим ледоколом, капитан если и не останавливал машину, то пускал ее самым малым ходом.

Боязнь потери винта, а также слабость рулевых устройств вынуждали капитанов почти полностью отказываться от работы задними ходами. А ведь при работе во льдах задний ход необходим, отработка назад часто спасает от застревания и столкновения с внезапно ставшим впереди судном и т. д. Суда, капитаны которых не боялись задних ходов, лучше шли за ледоколом, но эти капитаны рисковали оставить судно без винта и превратить пароход в несамоходную баржу.

Учитывая все это, нужно удивляться не тому, что «Обь» и «Севзаплес» частично обломали лопасти, а тому, что удалось сохранить винты этих судов целыми.

Некоторые из этих судов — «Севзаплес» и «Старый большевик» — имели достаточную мощность машин, но не могли ее использовать. Опасаясь потери винта, они работали в четверть или только в половину мощности. Суда же, имевшие корпуса необходимого ледового класса и стальные винты со съемными лопастями, обладали слабыми машинами. П/х «Пинега» при дедвейте в 3 500 *т* имеет машину всего в 950 л. с. Само собой разумеется, что в таком случае невозможно правильно использовать ледовые качества этого судна.

Какое исключительное значение для плавания во льдах имеет приспособленность судна, показывает самостоятельный поход п/х «Диксон» и «Узбекистан», причем «Узбекистан» имел на буксире аварийное судно — б/п «Молоков». «Пинега» и «Аркос» вышли из Игарки несколько раньше п/х «Диксон» и «Узбекистан», но вынуждены были остановиться в районе о. Крестовского, так как лед, встретившийся на их пути, был для них непреодолим.

Нельзя сказать, что п/х «Диксон» и «Узбекистан» шли легко. Плавание их было весьма тяжелым, но они все же выбились на чистую воду без помощи ледокола. Можно представить, насколько легче и быстрее проходило бы продвижение под проводкой ледоколов, если бы караван транспортов состоял из такого типа судов, как п/х «Диксон» и «Узбекистан».

Для плавания в Енисейском заливе и р. Енисей не все ледоколы Главсевморпути оказались одинаково пригодными. Эта операция показала, что л/к «Ермак», наш старейший и один из лучших по своим ледокольным качествам ледокол, совершенно не подходит для Енисейского залива, так как он очень глубоко сидит и район допустимых для него глубин ограничен. Поэтому, когда л/к «Ленин» мог итти в обход тяжелых скоплений льда в направлении на м. Лескин, л/к «Ермак» вынужден был итти через эти скопления, так как уклонение от обычно принятого пути грозило посадкой ледокола на грунт. Толь-

ко в открытом море, в необходимом удалении от опасностей, этот ледокол может дать необходимую отдачу.

Л/к «Литке» по своей осадке может ходить далеко в Енисейский залив, в случае крайней нужды даже до самой Игарки. Но ледокольные особенности его корпуса и его незначительная ширина, в условиях сплошного, часто невзломанного, хотя и незначительной толщины льда, делают его работу малоэффективной. Сам по себе «Литке» прекрасный ледокол, но мы часто предъявляли к нему требования, на которые он не рассчитан, и поэтому казалось, что этот ледокол недостаточно хорош.

Единственный из наших ледоколов, в наибольшей степени приспособленный для работы в таких условиях, — это л/к «Ленин».

Всякий ледокол, самый мощный, все же должен иметь какой-то минимум воды, когда лед достигает известной толщины, причем чем толще лед, тем больше нужно воды, и наоборот. Все россказни о том, что тот или иной ледокол в том или ином месте дробил 4—5-метровые льды, следует считать неправдоподобными, если в них нет оговорки, что ледокол имел дело с отдельно плавающей льдиной или торосистой перемычкой, незначительной по протяжению.

Уже метровый по толщине лед, невзломанный и сплошной, без наличия хоть какой-нибудь воды, простирающийся на много миль вокруг корабля, практически недоступен для ледокола, даже если он идет только своим корпусом. Но если по пути встречаются трещины, за счет которых могут раздаваться в стороны разрушенные ледяные массы, то лед метровой толщины преодолевается сравнительно легко.

Мне пришлось плавать на ледоколах всех типов, имеющихся в Главсевморпути, во всех советских арктических морях и в разное время года — летом, осенью и зимой. Разбирая работу ледоколов в разных ледовых условиях, можно привести ряд характерных примеров.

В 1938 г. л/к «Ермак» должен был извлечь караван л/к «Литке» из поля припайного льда толщиной не больше метра. Поле стояло заякорившись на нескольких айсбергах, но лед сам по себе был ровный. Он был сух и не разрушен, видневшиеся кое-где снежницы не разрушили лед насквозь. Но все же это был летний лед. Время работы — начало августа. До судов от кромки было 7—8 кабельтовых. Потребовалось 36 часов беспрерывной работы в полную мощность ледокола, чтобы добраться до первых судов. При этом нужно учесть, что командовал судном наш многоопытный ледокольщик т. Сорокин.

Все дело было в том, что лед, разбиваемый ледоколом, весь оставался в канале и постепенно превращался в кашу, которая чрезвычайно затрудняла движение ледокола. В конце работы ледокола, когда до судов было рукой подать, эта каша не давала возможности бить лед. Отступавший для разгона ледокол, имея максимальные обороты на всех валах, тем не менее не приобретал необходимой инерции и подходил к краю целого льда на ее исходе.

Потом подул ветер нужного направления, который стал выгонять ледяную кашу из канала. Образовалась слабина, и л/к «Ермак» быстро завершил работу, т. е. вытащил все суда на чистую воду.

В том же году л/к «Ермак» шел к каравану «Садко» на 83° с. ш. Когда до судов каравана оставалось 12—15 миль, по пути ледокола лежало поле двухгодовалого льда 1,5 *м* толщины. Но лед имел трещины, кое-где виднелись разводья и слабины. Л/к «Ермак» сравнительно быстро преодолел это пространство льда и в тот же день

произвел околку всех судов. Наличные слабины дали возможность раздвигать разбиваемые льды, канал оставался сравнительно чистым, поэтому форсировка льда проходила успешно.

Лед, взламываемый ледоколом, если вокруг нет слабины, почти весь остается в канале. Только весьма незначительная часть его уходит под кромки канала, причем уходит тем меньше льда, чем он толще.

Ледокол, к сожалению, не превращает лед в воду, но давит его и подминает себе под брюхо. Потом лед неминуемо появляется за кормой. Некоторая часть льдин, особенно по краям канала, становится в вертикальное положение и скользит у борта ледокола, занимая по проходе судна положение на-плаву. Так работают все ледоколы, кроме л/к «Ленин» и других, аналогично ему имеющих передний винт.

Всем, имевшим дело с нашими ледоколами, известно, что л/к «Ленин» оставляет за собой наиболее чистый канал. Объясняется это тем, что струя, возникающая от работы переднего винта (этот винт тянущий, а не толкающий, как винты, расположенные в корме), мощно омывает днище и подводные части бортов судна. Поэтому льдины, становящиеся вертикально, разворачиваются током воды, делают оборот верхней частью вниз и без труда уходят под лед, так как в горизонтальном положении толчок корпуса сообщает им большую поступательную пловучесть.

Кромка канала по проходе л/к «Ленин» обычно удваивается по толщине. Особенно хорошо это заметно, когда ледокол идет серыми, полупросвечивающими ниласами. В этих случаях кромка белеет, так как вдвое утолщающийся лед не просвечивает и темнота подстилающей воды не видна.

Такое явление заметно также по кромке каналов, остающихся после обычного ледокола, что нам удалось отметить при плавании на л/к «И. Сталин» зимою 1940 г. в Белом море, хотя и в значительно меньшей степени. Все это показывает, что л/к «Ленин» из всех ледоколов требует меньше воды при плавании в сплошных льдах.

При плавании в осенних ниласовых льдах, особенно сжатых ниласах, при температурах, не превращающих эти смятые ниласы в сморози, развивается в бо́льших или меньших размерах явление «прилипания»[1].

Идя таким льдом, ледокол не разделяет его на стороны и не скользит между льдами, а влечет за собой бо́льшие или меньшие массы льда, окружающие его. Поэтому ход ледокола задерживается, как будто он теряет часть своей мощности. Такой лед облепляет постепенно и днище ледокола, остается там после того, как ледокол выйдет на чистую воду, и отходит только некоторое время спустя.

Это явление мы наблюдали как при плавании осенью 1939 г. в Енисейском заливе и в Карском море, так и в Белом море зимою 1940 г.

При плавании на л/к «И. Сталин» в Белом море в 1940 г. случалось обращать внимание на какую-то странную потерю хода в чистой воде, когда, казалось бы, ничто не задерживало ледокола.

Потом из-под судна начинали выплывать массы льда, видимо державшиеся за подводные части корпуса.

С л/к «Ленин» это явление тоже происходит, когда он проходит ниласовым льдом, но как только ледокол выходит на воду или в другой по характеру лед, он освобождается от сопутствующих масс льда.

[1] Может быть, такой термин не совсем удачен, но другого мы пока не нашли.

30—1

Порт Игарка

Днище ледокола облипанию не подвергается, потому что струи от переднего винта обмывают днище и мешают льду к нему присасываться.

Из этого видно, что л/к «Ленин» является также наиболее приспособленным для плавания в ниласах.

По осадке этот ледокол без труда может пройти до Игарки даже во время осеннего спада воды.

Таким образом, только один ледокол действительно отвечал своему назначению при работе по выводу судов Енисейской операции[1].

Как мы отметили выше, обстановка р. Енисей и Енисейского залива летом состоит из пловучего и берегового ограждения. В таком сочетании оно, очевидно, достаточно, тем более что по реке суда проходят под проводкой лоцманов.

Однако перед ледоставом, т. е. после 1 октября, освещенные буи снимаются, вехи тоже. Остаются только береговые огни. Без пловучего ограждения обстановку уже нельзя считать достаточной.

Кроме того, ни в Енисейском заливе, ни в реке Енисей нет туманных сигналов, ограждающих от некоторых опасностей.

Осенью, когда ночи продолжаются от 14 до 20 часов (к середине ноября наступает полярная ночь), освещение р. Енисей и Енисейского залива необходимо усилить. Кроме того, в соответствующих местах нужно установить необходимое количество туманных сигналов.

В условиях полного ледостава обстановку можно организовать по льду. Если даже и не придется плавать в таких условиях, все же нашей гидрографии надо иметь план обстановки р. Енисей по льду, особенно в узкостях.

[1] Классификация ледоколов применительно к характеру льдов, к которым каждый из них наиболее приспособлен, не разработана и еще ждет своего исследователя.

30—1

Особенно следует учесть то, что лоцманы при отсутствии видимости и темноте отказываются вести суда; поэтому бо́льшую часть суток судам приходится стоять в ожидании улучшения видимости или наступления светлого времени.

Несмотря на то что описываемая Енисейская операция прошла с большим трудом и многие капитаны считали положение безвыходным, обрекающим суда на зимовку, мы считаем, что по реке Енисей, а тем более по Енисейскому заливу и юго-западной части Карского моря можно плавать весь октябрь, а в некоторые годы и часть ноября.

Енисейская операция застала нас врасплох, но признать ее неудачной нет оснований. Если же к проведению таких операций основательно подготовиться, то подобные операции, даже при более трудных природных условиях, смогут пройти более гладко и с меньшей затратой времени.

* * *

Возникает законный вопрос: является ли Енисейская операция 1939 года случайной и неповторимой? Нет — ни в малейшей степени.

Как известно, с моря в устье реки Енисей впервые пришел в 1875 г. Норденшельд на судне «Превен». В 1876 г. он повторил плавание на судне «Имер» и доставил первую партию импортного товара.

Долгое время торговое мореплавание развивалось медленно и было случайным.

С 1912 г. установились регулярные плавания в устья великих сибирских рек, но они оставались незначительными по объему.

С 1920 г., когда началось подлинное использование этих путей, грузопоток по р. Енисей в оба направления быстро увеличился. До 1926 г. импорт преобладал над экспортом, но после этого наметился рост экспорта, а в 1929 г. экспорт уже абсолютно преобладал[1].

По данным Игарского порта, морской грузооборот за последнее десятилетие — с 1929 по 1938 год — вырос примерно так:

Годы	Завоз в тыс. тонн	Вывоз в тыс. тонн	Всего	В %/% к 1929 году
1929	5,7	13,5	19,2	100
1930	10,7	34,6	45,3	234,9
1931	5,9	37,6	43,5	226,5
1932	11,0	74,3	85,3	444,7
1933	4,4	89,3	93,7	488,0
1934	7,6	98,1	105,7	550,5
1935	7,2	126,4	133,6	695,3
1936	6,1	139,7	145,8	759,3
1937	1,8	111,7	113,5	591,1
1938	3,1	174,7	177,8	926,0

Особенно выросли морские операции в 1939 году. Импорт в этом году отсутствовал, но зато вывоз значительно вырос.

Это только по одной Игарке. С 1939 года на Енисее появился еще один пункт, из которого было вывезено несколько десятков тысяч тонн. Это — Дудинка, из которой и впредь будет вывозиться уголь Нориль-

[1] Мы сознательно опускаем операции в устье р. Оби как не имеющие прямого касательства к теме статьи.

ского месторождения. Вместе с тем Дудинка в ближайшие годы будет весьма крупным потребителем продукции нашей отечественной промышленности. В 1939 году туда было завезено с моря 8 000 *т*, но уже в ближайшие годы завоз увеличится в десять раз.

Таким образом, грузооборот на 1940 год по р. Енисею через Енисейский залив и юго-западную часть Карского моря должен был составлять:

По Дудинке: ввоз . . . 80 000 *т*, вывоз . . . 60 000 *т*, всего 140 000 *т*
По Игарке: ввоз . . . 2 000 *т*, вывоз . . . 373 800 *т*, всего 375 800 *т*[1]

Таким образом, общий грузооборот свыше 500 000 *т*. Кроме роста вывоза из Игарки и Дудинки, необходимо учесть в ближайшем будущем возможный вывоз из Усть-Порта продукции промышленности, которая возникнет на базе усть-енисейской нефтяной экспедиции Горно-Геологического управления ГУСМП. Если даже эти предположения не оправдаются, то общие тенденции роста грузооборота не изменятся.

Уже начиная с 1941 г. массы грузов, идущих с Енисея, будут еще быстрее увеличиваться и к концу третьей пятилетки значительно перешагнут за миллион тонн.

Несмотря на то что р. Енисей по глубинам принадлежит к первоклассным рекам, по которым крупные морские суда могут заходить на многие сотни километров в глубь материка, бар реки без руслоустроительных работ ставит некоторый предел для морских перевозок, не допуская нормальный проход судов, имеющих осадку больше 22 футов. Правда, сюда могут ходить суда и большей осадки, но пользуясь только нешироким фарватером 11—12-метровых глубин, проходящим вдоль восточного берега от м. Шайтанского до м. Сопочная Корга. Плавать здесь можно только днем в хорошую видимость, так как фарватер узок и слишком близко расположен к берегу.

В основном грузооборот надо рассчитывать по судам с осадкой до 22 футов, т. е. на суда с грузовместимостью 2 700—3 400 т. Кроме того, причалы Дудинки тоже пока не могут принимать суда с большой осадкой.

Для вывоза 435 тыс. *т* грузов с Енисея необходимо около 128 судов грузоподъемностью в 3 400 *т*. Это значит, что Игарка и Дудинка ежедневно должны отгружать по 3 500 *т*, или по одному судну в порто-сутки. При грузопотоке в 1 000 000 *т* ежедневно нужно грузить 16 450 *т*, или 8 000 *т* с лишним на каждые порто-сутки. Нужно добавить, что центр вывоза переместится из Игарки в Дудинку.

Пропустить такое большое количество судов в двухмесячный навигационный срок будет крайне трудно, особенно если учесть, что приспособленность портов Дудинки и Игарки для разгрузки и погрузки еще пока невелика. При большем росте грузооборота, даже если будет одновременно приведено в действие большое количество судов, за два месяца навигации справиться с этой массой груза будет почти невозможно.

Расширение вывоза из Енисея неизбежно влечет за собой необходимость расширения сроков навигации.

Есть ли возможности расширить сроки навигации на р. Енисей? Основываясь на имеющемся опыте, можно твердо заявить, что такие возможности есть.

---

[1] По Игарке мы берем грузооборот уровня 1939 года.

За истекшие двадцать лет в отношении начала Енисейских операций сложилась определенная традиция слишком позднего выхода судов к новоземельским проливам.

Обычно, независимо от ледовитости года, суда — и советские и фрахтованные за границей — приходили к проливам не раньше 1 августа. Считалось, что до этого времени к востоку от проливов должен удерживаться лед, а после этого срока льда или не должно быть, или его так мало, что он не служит помехой для плавания. Случалось, правда, что суда выходили несколько раньше, но это считалось исключением и не вело к пересмотру издавна установившихся сроков.

Необходимость в более раннем выходе судов к новоземельским проливам и соответственно более раннем приходе в Игарку есть и имеет большое хозяйственное значение.

В июле больше дней без осадков, чем в августе, поэтому погрузка происходит успешнее. Грузить лес в дождливую погоду нельзя: лес, погруженный в мокром виде, находясь в трюме, синеет, что приводит к значительным валютным убыткам.

Организации Экспортлеса неоднократно обращались к Главсевморпути с требованием подавать суда в Игарку в июле, но все та же традиция мешала более раннему выходу судов в море.

Значительный рост ввоза и вывоза по р. Енисей властно диктует свои требования, для удовлетворения которых надо изыскать возможности более раннего выхода в море и увеличения навигационного периода.

Может быть, новоземельские проливы, юго-западная часть Карского моря, Енисейский залив и сам Енисей ставили до сих пор непреодолимые препятствия для осуществления этого требования и отмеченная традиция оправдана необходимостью? Рассмотрев время вскрытия и полного очищения указанных районов, мы увидим, что такое опасение необоснованно и мы имеем неиспользованные резервы.

Между временем вскрытия и очищения от льда существует некоторый промежуток времени, но ждать очищения от льда нет нужды. Наши ледоколы легко могут обеспечить плавание транспортов в битых массах льда. По чистой же воде суда могут плавать и самостоятельно. Раньше ориентировались на время очищения, приурочивая выход судов к тому времени, когда они могли встретить наименьшее количество затруднений. Но даже время очищения от льда наступало несколько раньше обычного прихода судов в эти районы (см. стр. 139).

Основной причиной, породившей указанную традицию, повидимому, явилась слабая исследованность трассы на ранний проход.

Последние два года (1938—1939) дали в этом отношении нечто принципиально новое.

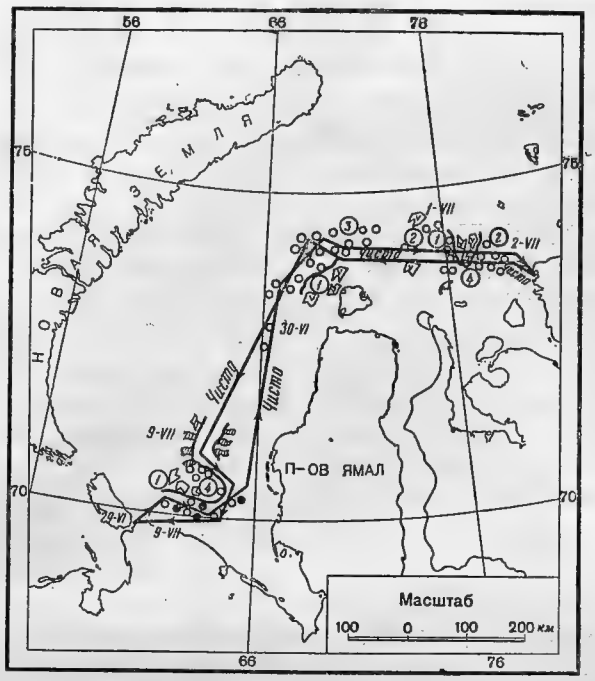
В 1938 году для вывода судов, зазимовавших к востоку от о. Диксон, л/к «Ермак» проделал замечательный рейс Мурманск — Диксон в небывало ранний срок. Уже 29 июня л/к «Ермак» был в Югорском Шаре. По выходе из пролива он встретил льды в 4 балла. Уклонившись к юго-востоку, «Ермак» вышел на кромку и пошел по курсу чистой водой Ямальской полыньи. На траверзе о. Белого были встречены мелкобитые льдины с отдельными полями, мощностью в 1 балл, достигшие дальше 3 баллов. Пройдя о. Белый, ледокол опять вышел на чистую воду с отдельно плававшими льдинами и только на подходах к о. Диксон вновь встретил льды от 2 до 4 баллов. 2 июля л/к «Ермак» был у о. Диксон. 6 июля, приняв под проводку шесть зази-

СРОКИ ВСКРЫТИЯ И ОЧИЩЕНИЯ ОТ ЛЬДА

(по данным полярных станций)

Пункты / Годы	Ю. Шар		Мат. Шар		о. Белый		о. Диксон		м. Лескин		Усть-Порт		Дудинка		Игарка	
	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение	Вскрытие	Очищение
1930	8/VII	23/VII	9/VII	21/VII	—	—	15/VII	20/VII	—	—	—	—	—	—	28/V	13/VI
1931	27/VII	29/VII	16/VII	5/VIII	—	—	24/VII	3/VIII	—	—	—	—	—	—	31/V	9/VI
1932	7/VII	10/VIII	10/VII	5/VIII	—	—	4/VII	10/VII	—	—	—	—	—	—	—	—
1933	29/VI	30/VI	11/VII	30/VII	—	—	3/VIII	5/VIII	—	—	19/VI	22/VI	—	—	1/VI	19/VI
1934	29/VI	3/VII	26/VI	—	28/VI	15/VIII	24/VII	8/VIII	—	—	13/VI	16/VI	—	—	27/V	11/VI
1935	30/VI	4/VII	12/VII	15/VIII[1]	15/VII	10/VIII	19/VII	19/VII	1/VII	25/VII	3/VI	15/VI	4/VI	17/VI	26/V	4/VI
1936	27/VI	12/VII	24/VI	5/VII	19/VII	4/VIII	26/VII	28/VII	18/VII	31/VII	13/VI	17/VI	7/VI	13/VI	27/V	11/VI
1937	27/VI	27/VI	—	30/VI	15/VII	23/VII	24/VII	25/VII	29/VI	19/VII	2/VI	9/VI	2/VI	7/VI	26/V	2/VI
1938	21/VI	24/VI	27/VI	12/VII	3/VII	12/VII	13/VII	19/VII	30/VI	20/VII	—	—	—	—	17/V	30/V
1939	21/VI	26/VII	9/VII	19/VII	18/VII	30/VII	2/VII	21/VII	3/VII	22/VII	—	—	5/VI	—	27/V	—

[1] От нанесенного льда.



Карта № 1
Карское море. Поход л/к «Ермак» на о. Диксон и обратно 29/VI—9/VII 1938 г.

мовавших судов, «Ермак» 9 июля был с ними уже в б. Варнека на о. Вайгач.

На обратном пути льды были те же. Только на подходе к Югорскому Шару караван встретил кромку сплошного льда, но это случилось потому, что обратно караван шел несколько западнее своего первоначального курса, по пути к о. Диксон. Это был тот самый язык, который уже приходилось обходить. Находившийся в это время здесь самолет указал правильный путь, и караван, обогнув язык, без труда вошел в пролив (карта № 1).

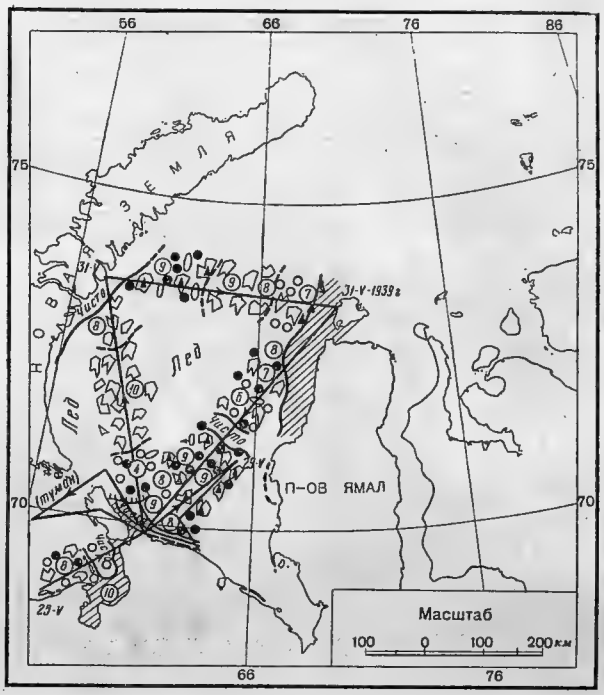
Этот рейс интересен тем, что л/к «Ермак» вел с собою шесть судов, крайне изношенных, совершенно не приспособленных для плавания во льдах, и тем не менее он благополучно довел их до места назначения — б. Варнек.

За первым опытом 1938 г., показавшим возможность раннего плавания в этом районе Северного морского пути, в 1939 г. последовало более глубокое изучение возможностей раннего выхода судов в эти районы.

Между 25—31 мая 1939 г. М. В. Водопьянов произвел на самолете Н-170 полеты по маршруту Амдерма — о. Белый — М. Бурливый—Амдерма, т. е. осветил глухой конец мешка Карского моря. В полете выяснилось, что лед уже был битый, разной сплоченности— от 4 до 10 баллов. Почти у самого берега Амдерма — Вайгач тянулась узкая полынья на северо-запад, проследить которую полностью помешал туман. На траверзе м. Харасовой самолет пересек полынью, идущую в направлении ЗСЗ—ВЮВ. По пути от о. Белого до м. Бурливого встречались отдельные разводья. Под восточным берегом Новой Земли была усмотрена значительная полынья. Над берегом п/о Ямал тянулась к северу полоса невзломанного льда припайного характера, прослеженная несколько севернее о. Белого. На подходах к Югорскому Шару с запада море было во льду до 8 баллов, но у самого пролива была пересечена больших размеров полынья, уходящая одним концом в Хайпудырскую губу, а другим к Карским Воротам, причем рассмотреть ее конец в этом направлении не удалось (карта № 2).

Результаты этого полета были исключительно важными, так как они показали процессы, совершающиеся во льдах этого района в период, предшествующий началу разрушения льда. К сожалению, Управление полярной авиации сорвало плановую преднавигационную раз-

ведку, и нам не удалось проследить во всех деталях направление и характер этого процесса. Во всяком случае в таком льду ледокол уже мог итти, а в крайнем случае вести за собой приспособленный для плавания во льдах транспорт типа п/х «Диксон».

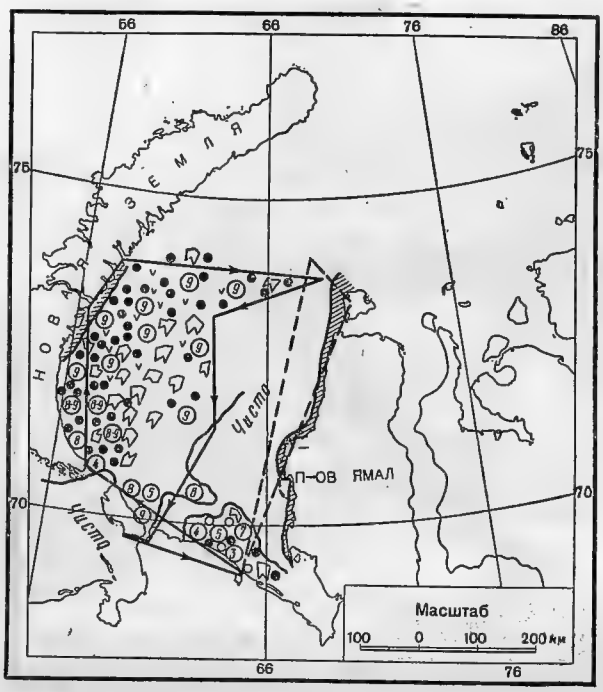


Карта № 2
Разведка т. Водопьянова в юго-западной части Карского моря 25—31/V 1939 г.

При составлении планов морских операций 1939 г. был запланирован ранний выход л/к «Литке» на о. Диксон, где он должен был вскрыть, в случае наличия льда, бухту и подготовить подходы к угольному складу на о. Конус. Выход из Мурманска намечался 8 июля. 3 июля пилоты А. Д. Алексеев и Н. А. Сырокваша на своих самолетах осветили район У. Кары — о. Белый — м. Бурливый — м. Меньшиков — У. Кары, причем т. Алексеев пересек этот район в меридиональном направлении почти по самой середине ломаным курсом. Эти полеты обнаружили большую Ямальскую полынью, достигающую 40 миль по ширине, начинающуюся у самого выхода из пролива. По-над берегом Ямала сохранился припай (карта № 3), но он имел меньшую мощность, чем тот, который отметил т. Водопьянов.

4—5 мая пилот М. И. Козлов осветил весь район от о. Диксон до У. Кары. Наличие полыньи, отмеченной тт. Алексеевым и Сырокваше́й, было подтверждено, причем показано ее распространение почти до 75° широты. Однако на подходе к о. Диксон еще держался лед, имевший в своей южной части 2 балла и постепенно переходивший к северу от о. Диксон в 7-балльный. Таким образом, уже в то время была показана хорошая «дорога» к Диксону для транспортов под проводкой ледоколов. Тов. Козлов, базировавшийся в Игарке, идя в море, прошел над Енисейским заливом и сообщил, что почти весь залив чист, кроме незначительного массива невзломанного льда, державшегося между о. Кузькиным (Сибиряков) и б. Слободской. Массив был прижат к восточному берегу залива и постепенно сходил нанет у о-вов Корсаковских. Этот лед не мог служить препятствием для плавания судов, так как первый же проход ледокола создал бы необходимый канал для плавания транспортов (карта № 4).

Л/к «Литке» вышел из Мурманска 8 июля. На подходах к Югорскому Шару им был встречен лед, вынесенный, вероятно, или из устья р. Печоры или из Хайпудырской губы. Лед был основательно разрушен и препятствием для плавания не служил. В проливе льда не



Карта № 3

Разведка в юго-западной части Карского моря пилотов Алексеева и Сыроквáши 3/VII 1939 г.

было. Только кое-где виднелись остатки припаев. При выходе из пролива был встречен лед. Это был язык, отмеченный т. Алексеевым. Лед местами достигал 7—8 баллов, но был хорошо протаявшим. За этой полосой льда лежала чистая вода. На траверзе пролива Малыгина снова была встречена поясина льда, вытащенного, вероятно, из этого пролива. На подходе к Диксону удержался совсем незначительный лед. В самой бухте лед был еще неподвижен, но так проеден водой и солнцем, что трудно было угадать, чем он держится. В бухту л/к «Литке» вошел утром 13 июля.

Массив льда, отмеченный в полете т. Козловым в Енисейском заливе, продолжал держаться. 18 июля с юга подошел п/х «Чкалов», буксировавший деревянную баржу с углем и брандвахту с грузчиками для порта Диксон. Встретив лед к северу от о. Крестовского, караван возвратился в б. Широкую и там ожидал ледокола. Л/к «Литке», выйдя в этот же день, прошел в б. Широкую, взял на буксир брандвахту; «Чкалов» с угольной баржей встал в канал. Проводка этих судов прошла без всяких хлопот. Уже одно то, что деревянная баржа и речной буксир были так просто проведены через этот лед, указывает на его слабость.

Все эти факты убеждают нас в том, что имеется полная возможность расширить навигационный период проведения Енисейских операций за счет более раннего выхода в море судов в Дудинском и Игарском направлениях. Это увеличение может колебаться от двух недель до месяца и больше.

Различие ледовых условий в разные годы не дает возможности точно установить сроки начала навигации, но при всех прочих равных условиях эти сроки будут тем более ранними, чем раньше выйдет на театр действия преднавигационная авиаразведка, чем приспособленнее будут транспорты, посланные в это плавание, чем обстоятельнее проработает Бюро ледовых прогнозов имеющиеся материалы и, значит, чем обстоятельнее будет прогноз о состоянии льда в этой части Северного морского пути.

Ледоколы, конечно, должны быть готовы несколько раньше транспортов и выйти заблаговременно в море к новоземельским проливам.

Окончание навигации на р. Енисей в прошлые годы определялось наличием продукции на игарских лесопильных заводах.

СРОКИ ПОЯВЛЕНИЯ САЛА И ЛЕДОСТАВА

Пункты / Годы	Ю. Шар		Мат. Шар		о. Белый		о. Диксон		м. Лескин		Усть-Порт		Дудинка		Игарка	
	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав	Появление сала	Ледостав
1930	20/X	13/I	6/IX	10/XII	—	—	3/X	10/X	—	—	7/X	11/X	—	—	2/IX	—
1931	9/IX	24/I	27/IX	26/XI	—	—	22/X	25/X	—	—	—	—	—	—	—	—
1932	29/X	8/III	25/X	12/XI	—	—	18/X	15/X	—	—	—	26/X	—	—	19/X	23/X
1933	4/IX	12/XII	5/X	5/XI	16/IX	30/X	18/IX	7/X	—	—	13/X	22/X	—	—	16/X	24/X
1934	17/IX	21/I	15/X	10/XII	27/IX	10/XI	26/X	14/X	25/X	13/XII	5/X	22/X	18/X	24/X	10/X	28/X
1935	26/X	28/XII	24/X	30/XI	—	19/XII	1/X	10/X	8/X	6/IX	—/IX	17/X	12/X	23/X	15/X	18/IX
1936	1/XI	9/III	26/X	28/II	2/XI	25/XI	10/X	12/X	4/XII	27/XII	14/X	27/X	19/X	27/X	14/X	31/X
1937	5/XI	10/II	3/XI	8/II	17/X	4/XII	10/X	20/X	1/X	23/XI	16/X	25/X	6/X	23/X	13/X	29/X
1938	30/X	1/II	2/IX	2/XI	3/X	30/XI	8/X	14/X	11/X	31/X	—	—	16/X	23/X	21/X	26/X
1939	2/XI	2/XII	—	9/XI	2/X	23/X	28/IX	9/X	3/X	19/XII	—	—	24/X	25/X	18/X	25/X

Обычно Игарка за двухмесячный срок успевала погрузить и отправить все, что было заготовлено за зиму.

Начиная с 1937 г. положение изменилось. Уже в том году несколько судов задержалось в Игарке после 1 октября. Известно, чем это кончилось. Шесть судов, груженных лесом, с большим трудом были выведены в море, заведены в припай к востоку от о. Диксон и там оставлены на зимовку.

В 1938 г. несколько судов также задержались на несколько дней после 1 октября, но успешно вышли в море и прибыли в порты назначения. В самом конце навигации возникла необходимость отвести в реку лихтер № 3, находившийся в Гыданском заливе. Л/п «Садко» на исходе первой декады октября отвел лихтер и деревянную баржу до Игарки. Из Игарки в Дудинку «Садко» отвел баржу с продовольствием и только 17 октября подошел к внешнему рейду о. Диксон. По реке шла шуга, а перед о. Диксон стоял молодой лед. Бухта Диксон была к этому времени покрыта льдом, выдерживавшим тяжесть человека. Вместе с л/к «Литке» л/п «Садко» вышел из льда Карского моря, простиравшегося до о. Белого, и благополучно прибыл в порт назначения.

Несмотря на неудачный опыт 1937 г., приведший к зимовке судов, и на трудности, которые пришлось претерпеть судам в 1939 году, нужно сказать, что поздняя осенняя навигация по реке Енисей, Енисейскому заливу и юго-западной части Карского моря вполне возможна в течение некоторого времени после 1 октября. Плавание следует продолжать вплоть до начала хода шуги по р. Енисей, причем не страшно, если два-три судна запоздают и будут итти несколько позже. Во всяком случае, последние три года показали, что в реке в момент ледостава, а в Енисейском заливе и позже, суда плавают благополучно.

Судя по срокам ледостава на этой трассе, позднее регулярное плавание вполне возможно (см. стр. 143).

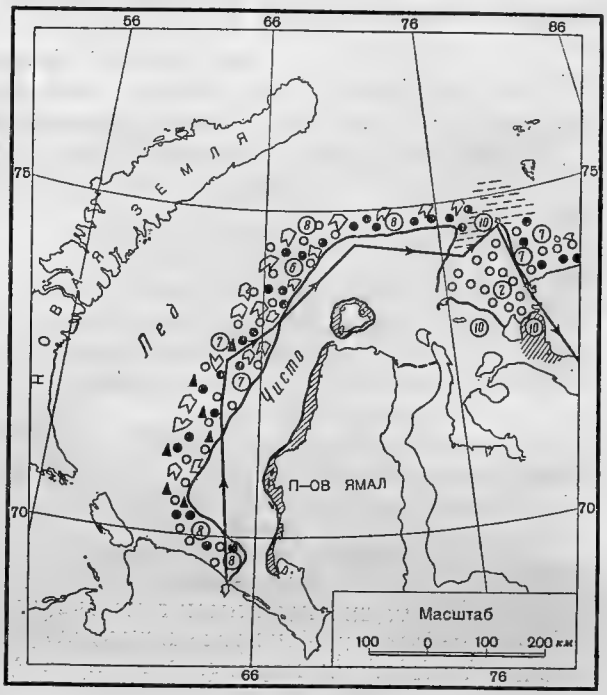
По приведенным данным, навигацию здесь лимитируют не новоземельские проливы, а районы о. Диксон до Игарки, так как именно в этих районах (кроме м. Лескин) полный ледостав происходит не позднее октября. Правда, в большинстве случаев ледостав начинается во второй половине этого месяца, хотя первое появление сала наблюдается несколько раньше. Только в редких случаях появление сала сопровождается быстрым ледоставом, обычно же они отделены друг от друга достаточно большим сроком. Бухта о. Диксон в счет не должна итти, так как закрытый характер этого водоема несомненно благоприятствует скорейшему образованию сала и ледостава.

Характер ледостава в Енисейском заливе также показывает возможность плавания в этом районе в промежуток между появлением сала и полным ледоставом.

Генератором первичных форм льда в нижнем течении Енисея являются Бреховские отмели. Малые глубины способствуют быстрому выхолаживанию воды и образованию сала. Быстро накапливающееся сало схватывается первыми морозами и превращается в распресненный нилас. С другой стороны, массив ниласа образовывается в море у о. Диксона и распространяется на юг, пока эти два массива самостоятельно образовавшегося льда не встретятся где-то в заливе. Тогда весь Енисейский залив покрывается льдом.

Процесс образования ледового покрова, конечно, происходит не всегда равномерно, так как господствующие в этом районе, начиная

с октября, южные и юго-западные ветры, часто достигающие штормовой силы, вносят существенные коррективы. Ветер рвет нилас, сминает и складывает его, выносит к выходу из залива, где он подхватывается течением на северо-восток. То в одном, то в другом месте залива за счет уноса ниласовых льдов открываются значительные районы чистой воды; проходит некоторое время, пока море вновь покрывается льдом.



Карта № 4
Разведка т. Козлова в юго-западной части Карского моря 4—5 /VII 1939 г.

При выводе второго каравана в 1939 году большая полынья образовалась в районе м. Лескин, которой мы и воспользовались для более успешного продвижения каравана. При походе л/п «Дежнев» и «Сибиряков» с лихтером те же явления наблюдались почти по всему заливу. Там, где мы 12—13 октября шли сплошным льдом, л/п «Дежнев» и «Сибиряков» шли тонкой шугой, так как лед смяло к правому берегу и до южной кромки северного массива суда шли относительно неплохо. Кромку они встретили только 20 октября в 21 час 30 минут на широте 73°00′ и долготе 79°48′. В то же время с юга подносило шугу и мелкобитый лед. Судам приходилось постоянно маневрировать, отходя на воду, чтобы не оказаться зажатыми в лед.

Возможно, что в некоторые годы ледостав в Енисейском заливе происходит несколько иначе, чем отмеченный нами, но несомненно и эта форма ледостава имеет место.

Возможность позднего плавания по Енисейскому заливу с помощью ледоколов положительно доказана опытом плавания в 1938 и 1939 годах, хотя обе эти операции были несколько неожиданными и выходили за пределы плана арктических операций.

Плавание по юго-восточной части Карского моря в момент ледостава под проводкой ледокола также вполне возможно.

Следовательно, навигация может быть продолжена и за счет более позднего выхода судов из Енисея. Плавая по этой части Северного морского пути, надо только быть крайне осмотрительным, так как всякий день задержки больше допустимого влечет за собой зимовку судов.

* * *

Мы убеждены, что Главсевморпуть и Наркомморфлот имеют в основном все необходимое для расширения периода навигации в ука-

занном районе Северного морского пути. Но для осуществления этого надо прежде всего иметь «открытые глаза», т. е. итти в плавание на основе точного знания, а не вслепую, не на авось.

Для этого нужно организовать преднавигационную разведку, начинающуюся с 15 мая и обследующую район Юшар — о. Белый — о. Диксон—Енисейский залив—м. Бурливый—м. Меньшиков, с пересечением этого участка моря в широтном и меридиональном направлениях.

Полеты должны продолжаться до выхода на театр морских машин, т. е. до вскрытия материковых и морских авиабаз, служащих местом базирования гидропланов.

Сведения, полученные на основе этих полетов, дадут полную возможность корректировать навигационные планы и графики, составленные еще зимой на основе долгосрочного ледового прогноза Бюро ледовых прогнозов АНИИ.

Не менее необходима и поздняя осенняя разведка льда. Ее задачи будут различны в зависимости от характера замерзания юго-западной части Карского моря. Если в море, к моменту замерзания, сохранится какое-то количество прошлогоднего льда, то разведка должна изыскать путь в молодом льду в обход старого, который труднопроходим при скованности молодым льдом.

Самолеты также изыскивают кратчайшие расстояния от о. Диксон до кромки льда, чтобы максимально сократить пробег льдом. Если к моменту замерзания моря старого льда совершенно не осталось, задачей разведки будут только поиски кратчайшего расстояния до кромки.

Летать в октябре в этих широтах крайне трудно: часты плохие погоды без видимости, короток день, который к 1 ноября сходит нанет.

Следует отметить, что в свое время, когда в Арктике начали летать Б. Г. Чухновский и А. Д. Алексеев, их полеты считались почти невозможными. Теперь такие полеты в Арктике при полном признании их трудности стали обычными. Поздние осенние полеты, которые значительно труднее летних и зимних полетов в Арктике, все же рано или поздно будут окончательно освоены нашими полярными летчиками.

В них встретится острая надобность прежде всего при Енисейских операциях.

Для успешного осуществления как раннего, так и позднего плавания по Енисею необходимо, кроме того, подготовить группу судов, имеющих ледовый класс; тогда в процессе плавания не возникнут досадные неожиданности и продвижение пойдет успешнее. Наркомморфлот располагает некоторым количеством таких судов, вполне отвечающих требованиям.

Суда Наркомморфлота, имеющие ледовый класс, во время арктической навигации обслуживают преимущественно районы за проливом Вилькицкого. Самый ранний проход этого пролива был 30 июля 1939 года. Поэтому составляемые навигационные планы ориентируют проход судов мимо м. Челюскина не раньше 1 августа. Таким образом, у судов имеется в среднем около двух недель июля, которые можно использовать для сверхраннего выхода в Дудинку и Игарку.

Осенью многие суда возвращаются в базовые порты к середине сентября. Следовательно, есть возможность отправки их еще в один рейс на Енисей.

Ледокольный ордена Трудового Красного Знамени пароход «Сибиряков»

Конечно, все это на практике будет выглядеть значительно сложнее, но это уж дело графика и соответствующей подготовки портов отправления и портов назначения.

Ледокольная вооруженность Главсевморпути для работы в открытом море совершенно достаточна, тем более что в ранний и поздний период навигации ледоколы или еще не заняты, или уже освобождены от выполнения других заданий по проведению арктической навигации. Поэтому в случае надобности они могут быть с успехом переброшены для работы в Енисейском заливе.

Однако для работы в Енисейском заливе и реке мы имеем по существу только два ледокола — «Ленин» и «Литке», причем последний, как было указано выше, недостаточно приспособлен. Расширение операций в Енисейском заливе и возможная надобность в таком ледоколе для бассейна Белого моря диктуют постройку еще одного-двух ледоколов типа л/к «Ленин». Наша судостроительная промышленность, создавшая мощные линейные ледоколы типа «И. Сталин», вполне подготовлена, чтобы в сжатые сроки построить такие ледоколы.

Но даже до постройки новых ледоколов типа л/к «Ленин» можно пойти на проведение более ранних и более поздних Енисейских операций.

Выше мы указывали, что береговое освещение в Енисейском заливе для темного времени при хорошей видимости почти достаточно. Необходимо только каждому огню придать какой-либо туманный сигнал, действующий автоматически при отсутствии видимости. Наша промышленность разрешит эту задачу без труда.

Не так легко справиться с задачей пловучего освещения и не освещаемым ограждением в период от появления сала до полного ледостава, так как идущая шуга снесет любую веху, буй, бочку.

Эту задачу, видимо, можно разрешить, установив береговые створные знаки, указывающие в опасных местах точное положение фарватеров.

Создание такого ограждения позволит с большей легкостью ходить по реке и заливу в темную пору и довести сроки плавания почти до нормальных.

Немаловажное значение имеет специальная тренировка лоцманов в искусстве водить суда по минимуму береговых ориентиров в темное время и при плохой видимости. Енисейский отдел гидрографии ГУСМП имеет хорошие кадры лоцманов, неплохо знающих нижнее течение р. Енисей. К сожалению, им почти совершенно не приходилось ходить этими местами ночью. Поэтому у лоцманов нет необходимой уверенности в судовождении, особенно в узкостях в ночное время.

Несмотря на то что по изучению Енисейского залива мы имеем ряд успехов, тем не менее изученность его недостаточна и есть еще много неразрешенных вопросов. Прежде всего недостаточно изучены время и характер замерзания Енисейского залива. На всем заливе имеется только одна станция, регистрирующая время освобождения залива от льда и его замерзание, — это п/с м. Лескин, но она расположена в стороне от основного пути транспортов. В ряде мест Енисейского залива уже несколько лет существуют поселения, в которых можно было бы без больших затрат организовать наблюдение за режимом льда в этом районе.

В особо важных местах желательно организовать выездные станции, работающие весной и осенью.

* * *

Вопросы, поднятые нами, являясь новыми, покажутся, может быть, в той или иной степени спорными, некоторые положения — необоснованными, но все они назрели и требуют к себе пристального внимания.

Мы рассчитываем, что капитаны ледоколов, транспортов и эксплоатационники, а также ученые гидрологи-ледовики и синоптики подвергнут критике поставленные здесь вопросы и, главное, помогут найти наиболее правильные пути, ведущие к успеху при разрешении этой важной народнохозяйственной задачи.

К. А. Радвиллович

ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ ШТАБА ВОСТОЧНОГО СЕКТОРА

В течение последних двух лет, особенно в навигацию 1939 года, работа Штаба морских операций Восточного сектора Арктики базировалась на данных ледовой разведки и синоптической службы. Весь Штаб всегда был в курсе оперативных действий начальника операций, дислокации судов, ледовой обстановки и синоптических процессов. Таким образом, создавалось единое мнение работников Штаба и командования лидерного ледокола. Каждый работник, всесторонне оценив предстоящую задачу, мог вложить в оперативное решение частицу своего знания и опыта. Положительным моментом было также и то, что работники Штаба, командование ледокола и летная группа хорошо знали друг друга по работе прошлых лет.

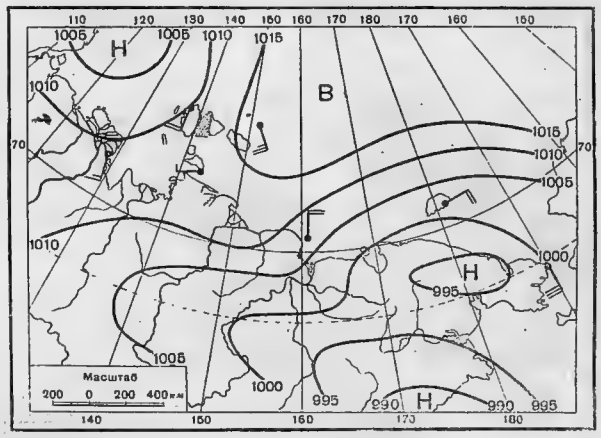
Все это помогало руководству операциями быстро перестраиваться и маневрировать, в зависимости от состояния льда и погоды. В этом отношении морские операции в Арктике можно сравнить с военными. Противники наши — лед и погода. Впрочем, погода иногда превращается в союзника.

Умелая перестройка графика в зависимости от сложившейся обстановки — первый залог успеха навигации и выполнения плана. Такая перестройка обеспечивает наиболее благоприятные условия плавания, значительно экономит время и денежные средства. Примером могут служить операции пароходов «Анадырь» и «Ванцетти» в навигацию 1939 года. Ледовые условия и перспективы погоды подсказали, что целесообразно изменить график и вначале направить суда в более дальние пункты захода. Зато на обратном пути они без особых затруднений могли произвести разгрузку в ранее пропущенных пунктах.

Проводить операции на основе ледовых и синоптических карт, без специальных прогулок линейного ледокола с целью «посмотреть своими глазами», можно только при полной уверенности руководства в ледовой и синоптических картах, которые составляются по наблюдениям авиаразведки, полярных станций и бюро погоды.

Наблюдение за льдом с самолета только на первый взгляд может казаться простым делом. Настоящая ледовая разведка, на которую опираются морские операции, очень сложна. Успех разведки зависит и от опыта наблюдателя в определении количества и качества льда (с точки зрения судоводителя), и от правильного выбора курсов самолета, и от осведомленности летного командования в задачах морских операций и правильного изложения результатов разведки. На-

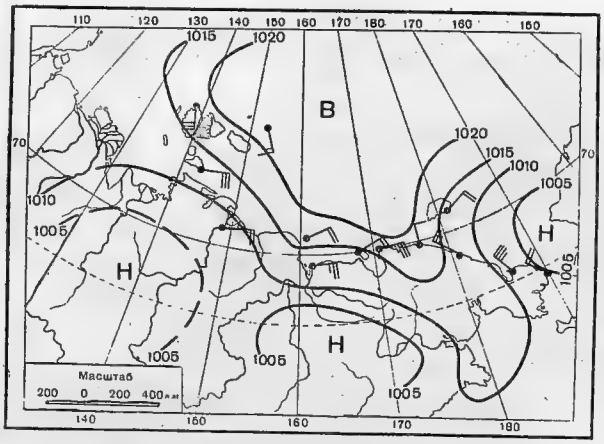
пример, работа самолета Н-236 (командир т. Асямов, штурман т. Падалко) была образцовой. В то же время донесение, полученное с самолета Чукотского авиаотряда, где командиром был т. Бузаев, оказалось явно неудовлетворительным. В нем было обрисовано такое ледовое положение, которое с точки зрения моряка существовать не могло; видимо, с воздуха оно показалось летчику именно таким. Это указывает на то, что молодым и вновь поступившим летчикам и штурманам нельзя, как это сейчас практикуется, предоставлять право обучаться искусству ледовой разведки только по инструкции. Прекрасные кадры опытных разведчиков—летчиков и штурманов, изучивших ледовую разведку в совершенстве, позволяют создать практическую школу по ледовой авиаразведке в дополнение к теоретической. Хорошая инструкция очень ценное пособие, но только для обученных наблюдателей.



Синоптическая карта за 7 часов 21 июля 1939 г.

Синоптическая служба в Штабе Восточного сектора имела большой удельный вес. Ежедневно составлялись четыре синоптические карты. В большинстве случаев карты были заполнены сведениями только шмидтовской и тиксинской сводок. В начале плавания на них периодически фигурировала якутская сводка, а в конце плавания, один раз в сутки, диксоновская. Как правило, станции по рр. Колыме и Индигирке отсутствовали. Приходилось работать с весьма скудными по количеству сведений картами. А чем меньше сведений на карте, тем сложнее синоптическая работа. Наряду с этим, по ходу операций, перспективы погоды требовались на значительные сроки вперед.

Скудность сведений на синоптической карте, составляемой для прямого обслуживания морских операций, зависит не от редкой сети метеорологических станций, так как в большей части полярных районов эта сеть развита достаточно. Если несколько лет назад мы мечтали о постройке новых метеостанций, то теперь, когда эти станции налицо, приходится только сожалеть, что мы не можем пользоваться их данными. Это происходит вследствие неправильной системы передачи метеосводок и слабой радиосвязи в таких районах, как Колымский, Индигирский, Янский и Хатангский. Теперь мы имеем метеостанции по всем северным рекам. Сведения с этих пунктов нам крайне необходимы. В то же время схема передач этих сведений построена так, что они идут в другую сторону от Северного морского пути на тысячи километров: в Магадан, Якутск, Свердловск и другие пункты. Управление полярных станций постаралось отделаться от ряда устьевых станций и в Обской губе, не считаясь с нуждами Главсевморпути.



Синоптическая карта за 19 часов 31 июля 1939 г.

Предлогами для передачи таких станций были либо причины хозяйственного порядка, как неудобство завоза снабжения, либо формальные, — что станция не видит моря.

Система синоптической работы на ледоколе тесно связывала анализ текущей погоды с ее перспективами, или, иначе говоря, с прогнозом погоды. Правильный и глубокий анализ развития атмосферных процессов обеспечивает верный прогноз. Каждая следующая синоптическая карта либо полностью подтверждала предусмотренный ход синоптических процессов, либо вводила некоторые коррективы. Прогностические выводы делались для каждой операции отдельно. Такая система полностью себя оправдывала.

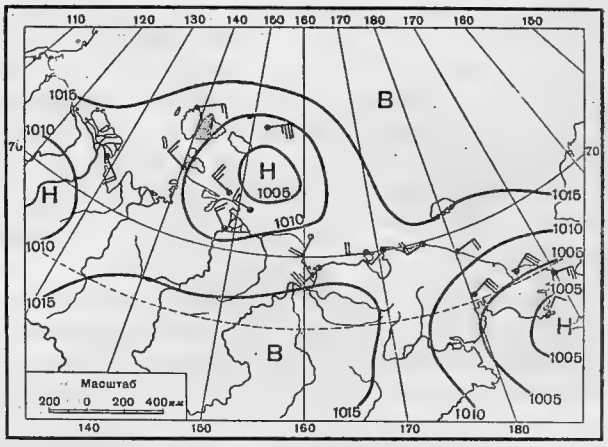
Если в одном случае определялся ветер на срок не более 36 часов, т. е. не превышающий обычный краткосрочный синоптический прогноз, то в другом требовалось определение того же ветра с большей точностью в румбах и скорости, но на срок в несколько часов, в третьем — определение всех элементов погоды и т. д. Этот метод дает бо́льшую уверенность в достоверности прогноза, так как в случаях неясных положений можно отложить решение вопроса или уточнение распоряжения до следующей синоптической карты, когда прогноз и решение могут быть вынесены с полной уверенностью. Таким образом, систематических прогнозов на один и тот же срок, в обычных выражениях, принятых во всех бюро погоды, у нас не было. Вместе с тем в практике работы приходилось иногда давать прогнозы на 3—4 дня, а характер погоды указывать и на более длительные сроки.

Работа начальника операций с синоптиком никогда не проходила оторванно от текущих оперативных задач. Все оперативные задачи решались начальником операций при синоптике, который имел при этом возможность указать на элементы, наиболее характерные для рассматриваемой операции, и подчеркнуть некоторые важные особенности. Анализ и прогноз погоды и льда были необходимой, но промежуточной частью работы, конечной целью которой было решение оперативной задачи.

Выбор времени для выполнения той или иной операции начинался обычно за несколько дней. В зависимости от ледового положения и состояния погоды проведение намеченной операции ускорялось либо, наоборот, не форсировалось. Как пример такого выбора времени можно привести пропуск катеров без сопровождения ледокола. Эта операция форсировалась всеми силами, чтобы использовать положение, указанное на синоптической карте от 26 августа (см. стр. 153).

В некоторых случаях нужно было определить ледовое и погодное положение в наиболее короткий срок. Если все было ясным, задача

решалась просто. Из сложного положения также приходилось находить выход. Обычно определялся срок достоверности намеченного хода наиболее важных метеорологических элементов, и тогда задача решалась только для этого срока; в другом случае брались все возможные варианты хода синоптического процесса и по ним делались выводы для выполнения данной задачи и т. д. Каждая частная задача имеет свои особенности, которые необходимо учесть в зависимости от ледового положения и состояния погоды, чтобы потом сделать правильные выводы.



Синоптическая карта за 13 часов 26 августа 1939 г.

К особенностям, которые приходится учитывать при решении задач, связанных с погодой и льдом, относятся: место судна в море, глубины, течения, рельеф и характер ближайшего берега, время года, тип судна, дальнейший план работы судна и некоторые другие. Так, например, учитывалось то, что у гористого берега Уэллена, на м. Сердце-Камень, м. Кибера, м. Шелагском, Певека и в других подобных местах при определенных синоптических положениях возникают феновые ветры, имеющие влияние на лед в береговой полосе. При других синоптических положениях в Чукотском море возникают баро-градиентные течения, ведущие за собой интенсивное разрежение сплоченного льда. Характерны такие особенности, как язык льда, спускающийся с севера к западу от о-вов Медвежьих, постоянный массив льда между этими островами и о. Врангеля, постоянные разводья от м. Биллингса в направлении на м. Блоссом, стамухи у м. Биллингса и т. д. Начало зимы наступает вслед за затуханием циклонов в районе северной Аляски — в середине или конце сентября.

Все указанные и другие факторы надо учитывать при решении каждой отдельной оперативной задачи. Чтобы дать прогноз погоды, следует хорошо изучить орографию района прогнозирования и работу всех метеостанций в этом районе, показания которых ложатся в основу прогноза.

Характер синоптических положений в Восточном секторе Арктики в навигацию 1939 года определялся постоянным наличием области высокого давления к северу от бассейнов Восточно-Сибирского и Чукотского морей и циклонической деятельностью над восточной Якутией и Чукотским округом. В течение почти всего навигационного периода изменялось только положение отрогов высокого давления с севера и в связи с этим перемещение циклонических центров на континенте. В третьей декаде августа наблюдалось несколько иное положение: над рр. Индигиркой и Колымой развилась область повышенного давления, а над западной частью Восточно-Сибирского моря и над Беринговым проливом происходила циклоническая деятель-

ность. К концу августа положение восстановилось. Циклоническая деятельность вновь заняла бассейны рек Индигирки и Колымы. Схематические синоптические карты за 21 и 31 июля 1939 года характеризуют синоптическое положение всего навигационного периода и такая же карта за 26 августа 1939 года рисует синоптическое положение для третьей декады августа (см. стр. 151, 152, 153).

К особенностям ледового положения 1939 года надо отнести наличие припая в районе м. Сердце-Камень — Ванкарем, который полностью вскрылся только во второй половине июля. Таким образом, зимний пловучий лед был отжат к северу значительно раньше взлома припая и находился во второй половине июля в совершенно ином ветровом и гидрологическом режиме, чем лед в береговой черте после взлома припая и выноса льда из Колючинской губы. Ширина полосы льда вдоль берега, на траверзе Колючинской губы, достигала около 1 августа 50 миль. Между этим береговым льдом и льдом, примыкающим к южному берегу о. Врангеля, образовалась широкая полоса воды, которая примыкала к берегу за м. Шмидта. Ветры, преимущественно восточных румбов, и высокая температура воды разрушали лед, примыкающий к южному берегу о. Врангеля, и смещали его с востока на запад. Южная кромка льда приобрела форму языков. В районе м. Шмидта — м. Биллингса языки то приближали кромку к берегу, особенно в районе м. Якана — м. Биллингса, то отдаляли ее на значительное расстояние.

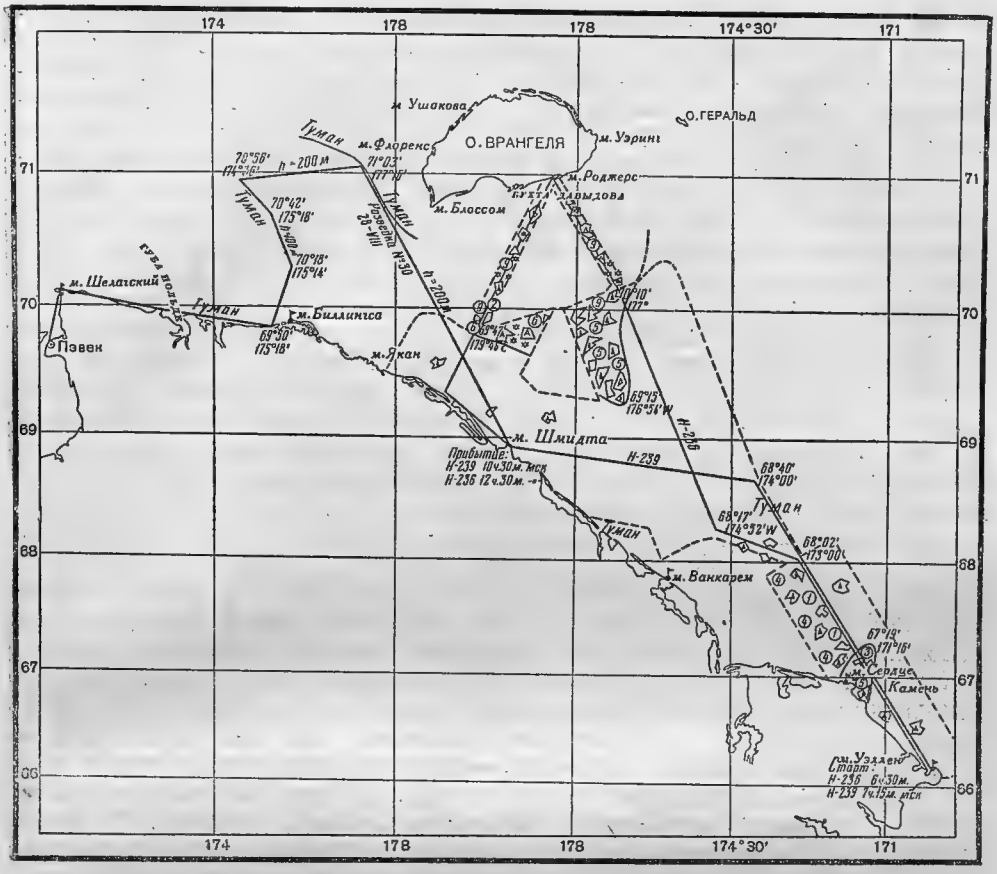
Второй ледовой особенностью этого года было большое скопление льда в западной части Восточно-Сибирского моря. Упорные северо-восточные ветры прижимали лед к дельте р. Индигирки и к архипелагу о-вов Ляховских и Ново-Сибирских. Под действием теплых вод Колымы, Индигирки и других рек этот лед интенсивно разрушался, но его было достаточно много, и морская трасса из Колымы в море Лаптевых была закрыта льдом до половины августа.

Рассмотрим несколько отдельных морских операций 1939 года и укажем причины и обстоятельства, которые влияли на решение этих задач.

Л/к «Л. Каганович» прибыл 18 июля в б. Провидения. Ледовое состояние в полярных морях в эту навигацию оставалось еще неясным.

В б. Провидения ледокол снабдил водой несколько пароходов, ускорив выход каждого из них на 2—3 дня. Первым был готов п/х «Революционер»; ему предстоял сквозной путь на Мурманск с заходом на Колыму. Выход его нужно было форсировать. Соответственно предстояло решить, можно ли пустить пароход без сопровождения ледокола, так как проводка «Революционера» сорвала бы работу по ускорению выпуска других пароходов из б. Провидения.

Результаты ледовых разведок, предпринятых самолетами Н-236 и Н-239 в Чукотском море, и синоптическое положение (см. карту от 21 июля 1939 г., стр. 151) послужили основанием к тому, чтобы отпустить п/х «Революционер» в самостоятельное плавание. Ледовая карта указывала, что береговой лед, примыкающий к Колючинской губе, можно обойти, а затем, от меридиана Ванкарема, следует прижиматься к берегу, выйдя к нему в районе м. Шмидта. Далее от м. Шмидта следовать как можно ближе к берегу, вплоть до входа в Чаунскую губу. Лед от м. Биллингса до м. Шелагского нам был неизвестен. Однако характер берега и синоптическое положение, при котором возможны были ветры, преимущественно остовых румбов,



Ледовые разведки самолета Н-236 от 19 июля и 28 августа 1939 г. и самолета Н-239 от 19 июля 1939 г.

гарантировали, по опыту прежних лет, береговые разводья, по которым суда могли проходить без помощи ледокола. Предыдущие синоптические карты и текущий ход атмосферных процессов показывали, что в течение ближайших 4—5 дней не было оснований ждать прижимных ветров в районе м. Шмидта — м. Шелагского. Капитану п/х «Революционер» вручили карту расположения льда на пути до Чаунской губы, на ней был проложен рекомендованный курс и сообщен прогноз погоды. Разреженный лед пароход мог встретить только в районе м. Биллингса, куда к тому времени должен был подвинуться очередной язык льда, перемещающийся с востока на запад. Эти расчеты оправдались, и п/х «Революционер», выйдя из б. Провидения 21 июля в 15 часов по московскому времени, прибыл в Певек 25 июля в 1 час по московскому времени.

27 июля таким же образом почти одновременно вышли п/х «Комсомольск» и т/х «Ненец». Танкер «Ненец», точно выполнив указания Штаба, прибыл в порт Амбарчик 31 июля, а п/х «Комсомольск» при подходе к о. Колючину проложил курс несколько южнее, чем следовало, попал в береговой лед, потерял около двух суток и прибыл на Косу Двух Пилотов 31 июля.

В конце июля и начале августа наиболее серьезные морские операции сосредоточивались в крайнем восточном участке трассы Уэллен — м. Шмидта. В этих операциях участвовали пароходы «Комсомольск», «Анадырь», т/х «Волга» и к середине августа п/х «Ванцетти». К началу этих операций синоптическое положение характеризовалось наличием устойчивого высокого давления над полюсом относительной недоступности и его отрогами, спускающимися на Восточно-Сибирское и Чукотское моря. С другой стороны, циклоническая деятельность развивалась над Якутией и Колымой. С восточной части океана поднимались циклоны на северную часть Берингова моря. Циклоны с океана затухали и окклюдировались в районе Аляски или где-то к северу от Канады. 29 июля отрог полярного антициклона прошел над Чукотским морем с запада на восток, и вслед за ним с Восточного океана на восточную часть Чукотского моря стал подниматься циклон. 30 июля утром полярные станции на м. Наварина и на м. Чаплина указали на первые признаки этого положения. 31 июля в тылу циклона, который начал затухать у берегов северной Аляски, стал спускаться холодный воздух. Такое синоптическое положение вызвало устойчивые северо-западные ветры у побережья от Уэллена до Колючинской губы. В течение последней декады июля ледовое положение изменилось, уменьшилась густота льда в прибрежной зоне у Колючинской губы, а также во льду, примыкавшем к южному берегу о. Врангеля. Восточная кромка последнего переместилась к западу. Вдоль берега от Ванкарема почти до м. Шмидта тянулась узкая полоса разреженного льда, которая довольно долго прикрывала берег у Косы Двух Пилотов от прибоя и наката. П/х «Анадырь» прибыл в Уэллен — первый намеченный пункт своего захода — с опозданием на полмесяца. С утра 30 июля в районе Уэллена начался норд-вестовый ветер около 3 баллов. В море, к северу от побережья, ветер был свежее, и поэтому через несколько часов прибой у Уэллена стал препятствовать разгрузке. Подход к ряду мест также был затруднен. К м. Сердце-Камень нельзя было подойти из-за прибоя и льда, а к м. Дженретлен и о. Колючину нужно было пробиваться сквозь плотное кольцо льда. По этим причинам следовало изменить порядок заходов п/х «Анадырь». 1 августа начальник морских операций Восточного сектора А. П. Мелехов дал распоряжение пароходу сняться из Уэллена и итти прямо на м. Шмидта, сдав по пути на ледокол груз о. Колючина. Несмотря на дополнительную перевалку грузов на пароходе, это решение сохранило судну много времени. Дальнейшая работа парохода протекала в нормальных условиях. 20-го п/х «Анадырь» был в Амбарчике, а 9 сентября, сделав 16 заходов, снялся из Уэллена, закончив свой арктический рейс.

Интересно заметить, что прибой в Уэллене продолжался до 6 августа, а затем берег был закрыт полосой льда.

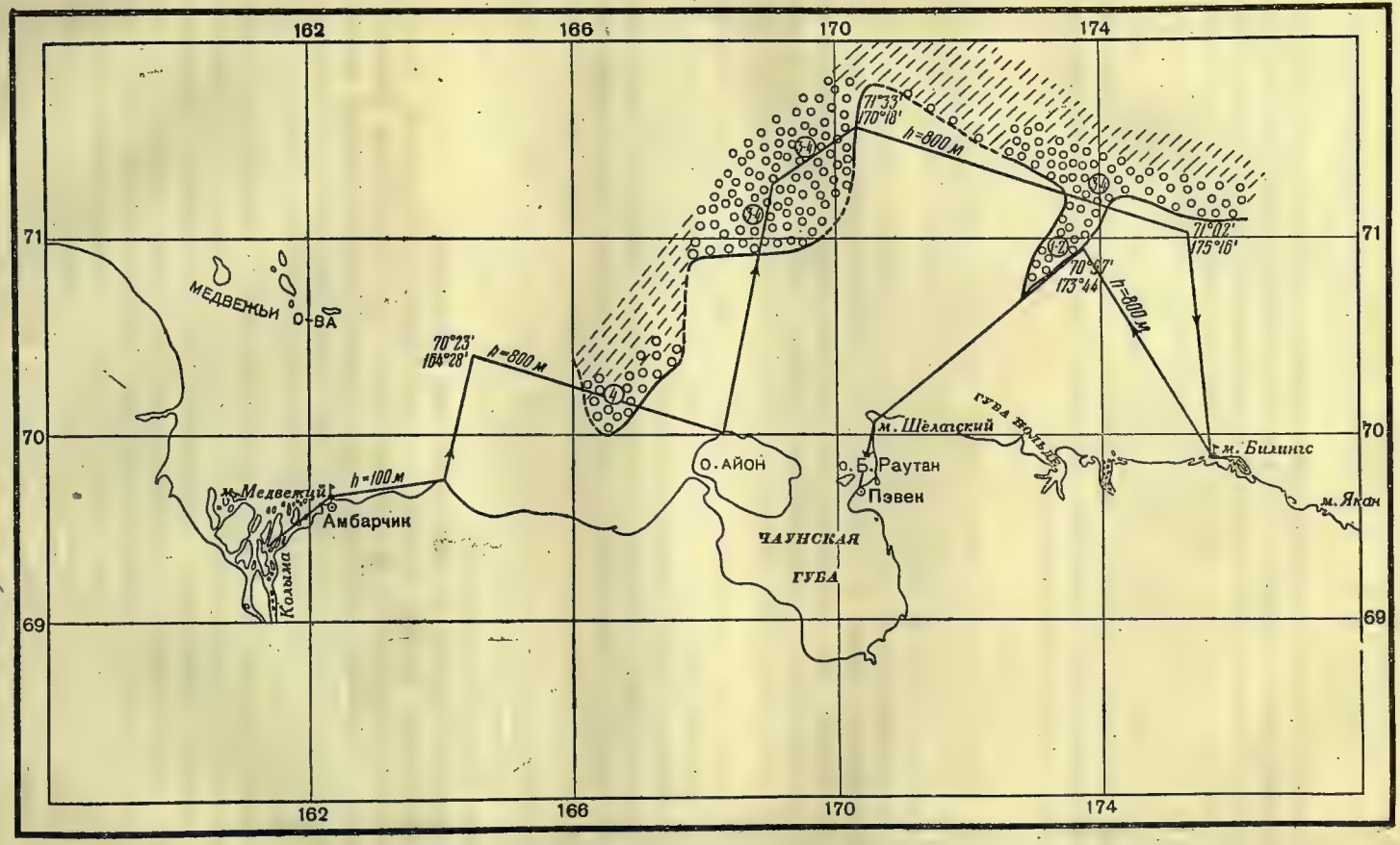
То же самое синоптическое положение, которое описано в связи с операцией п/х «Анадырь», имело несколько иное значение для п/х «Комсомольск», который в эти дни разгружал на открытый берег, около Косы Двух Пилотов, 2 000 *т* груза. Полоса разреженного льда вдоль берега защищала место разгрузки от наката и зыби. Под влиянием ветра она исчезала довольно быстро, через несколько дней берег должен был обнажиться. Срок разгрузки нужно было сократить больше чем в два раза, так как задержка судна грозила срывом его рейса в Тикси. Команда л/к «Л. Каганович» действенно помогла

Ледовые разведки самолета Н-236 от 27 и 28 июля 1939 г., самолета Н-239 от 25 июля 1939 г. и самолета Н-263 от 27—28 июля 1939 г.

з разгрузке парохода и закончила ее как раз к моменту наступления неблагоприятных условий. Без помощи команды ледокола п/х «Комсомольск» постигла бы судьба т/х «Волга», который стоял у м. Шмидта под разгрузкой ровно месяц, главным образом из-за неблагоприятных условий погоды.

Одной из ответственных задач навигации 1939 г. была проводка буксиров Северным морским путем. Синоптическое положение, предшествовавшее пропуску буксиров из Амбарчика на восток, характеризовалось обычным для этого года отрогом высокого давления с севера и усиленной циклонической деятельностью на Колыме. В результате этого на всем побережье к востоку от Колымы действовали ветры восточных румбов, местами до сильных. Такое положение было выгодно для дальнейшего отжима льда от берега, но лобовой ветер и местами значительная зыбь все же затрудняли пропуск буксиров.

26 августа наметился перелом, который можно было использовать для самостоятельного прохода буксиров на восток, но только в самом начале переходного момента. Руководство операциями решило использовать этот момент и пропустить буксиры под проводкой т/х «Ненец», оставив л/к «Каганович» для осуществления дальнейших операций в районе о. Врангеля и м. Шмидта. Редкий лед, имевшийся на трассе только в районе о. Айон, можно было легко миновать, держась ближе к берегу. 25 августа капитану т/х «Ненец» было сообщено, что 26-го погода на переходе Амбарчик — Певек будет улучшаться и он должен приготовиться к выходу. 26 августа в ноль часов был дан прогноз (см. карту от 28 августа 1939 г.), в котором указывалось, что на пути ожидаются вестовые попутные ветры в 4—5 баллов с ослаблением в конце суток, и если такой ветер не будет препятствовать походу, можно сняться немедленно. Через 40 минут т/х «Ненец» вместе с караваном снялся в Певек. При подходе к м. Шелагскому каравану было предложено держаться дальше от берегового массива, чтобы не попасть под действие сильного местного ветра. Через сутки караван благополучно прибыл в Певек. Синоптическое положение требовало форсирования дальнейшего перехода. 27 августа в 8 часов по московскому времени капитан т/х «Ненец» получил приказ сняться для дальнейшего следования, учитывая, что погода на всем побережье в ближайшие двое суток будет благоприятна. Через несколько часов караван вышел на следующий переход. В это время л/к «Л. Каганович», закончив операцию у о. Врангеля, стал на якорь у м. Шмидта. Когда караван проходил м. Шмидта, т/х «Ненец» было дано распоряжение следовать дальше самостоятельно. До б. Провидения от м. Шмидта буксирам оставался переход в 480 миль. В случае ухудшения погоды через сутки караван можно было спрятать за о. Колючиным. Дальнейшим убежищем могли служить залив Лаврентия, Мечигменская губа, пролив Синявина и о. Аракамчечен. Задерживать караван у о. Колючина оснований не было. И только дальше, после прохода м. Дежнева, пришлось направить караван в залив Лаврентия. Т/х «Ненец» была послана радиограмма: «Быстро поднимающийся из океана циклон резко меняет условия погоды. В районе Дежнев — Провидения сегодня, 31 августа, ветры от норда до норд-веста усилятся до 6—7 баллов; дождь, видимость 2—5 миль. Держитесь ближе берегу, следуйте в залив Лаврентия для отстоя». Буксиры и т/х «Ненец» отстаивались в заливе Лаврентия всего лишь сутки. Первого сентября они получили приказ следовать в б. Провидения. В 6 часов по московскому



Ледовая разведка самолета Н-262 от 19 сентября 1939 г.

времени караван снялся с якоря, а 2 сентября в 6 час. 30 мин. суда отдали якоря в б. Провидения.

Такого рода операция сохранила ледоколу несколько сот тонн угля и не отвлекала его от выполнения другой параллельной задачи.

В ходе морских операций мы научились погоду и лед расценивать в зависимости также от типа судна и ряда других обстоятельств. Например, буксирам были опасны 5—6-балльный ветер и редкий лед, а для других судов эти явления были не страшны. П/х «Революционер» можно было послать форсировать лед для прохода на Индигирку, но туда же нельзя было пускать какое-либо другое судно, имеющее слабый корпус. Руководство операциями должно повседневно учитывать особенности ледового, погодного, технического, гидрографического характера, облегчая этим проведение морских операций в арктических морях.

* * *

При анализе операций Восточного сектора 1939 года мною был разработан график, наглядно показывающий трассы судов, ледовую обстановку на их пути, работу портов и т. д.

По горизонтальной оси расположены береговые пункты в масштабе морской карты 1 : 15 000 000. По вертикальной оси нанесено «время» в днях, где каждому дню соответствуют три миллиметра, или один миллиметр соответствует восьми часам. Там, где трасса уходила от береговой черты, указаны координаты трассы (см. график).

Состояние льда на трассе, против указанных на графике пунктов, взято с пятидневных карт, составленных по ледовым авиаразведкам и наблюдениям судов и полярных станций.

Движение судов нанесено по донесениям капитанов начальнику морских операций. Движение судов между двумя донесениями считалось равномерным, на что указывают прямые линии движения судов.

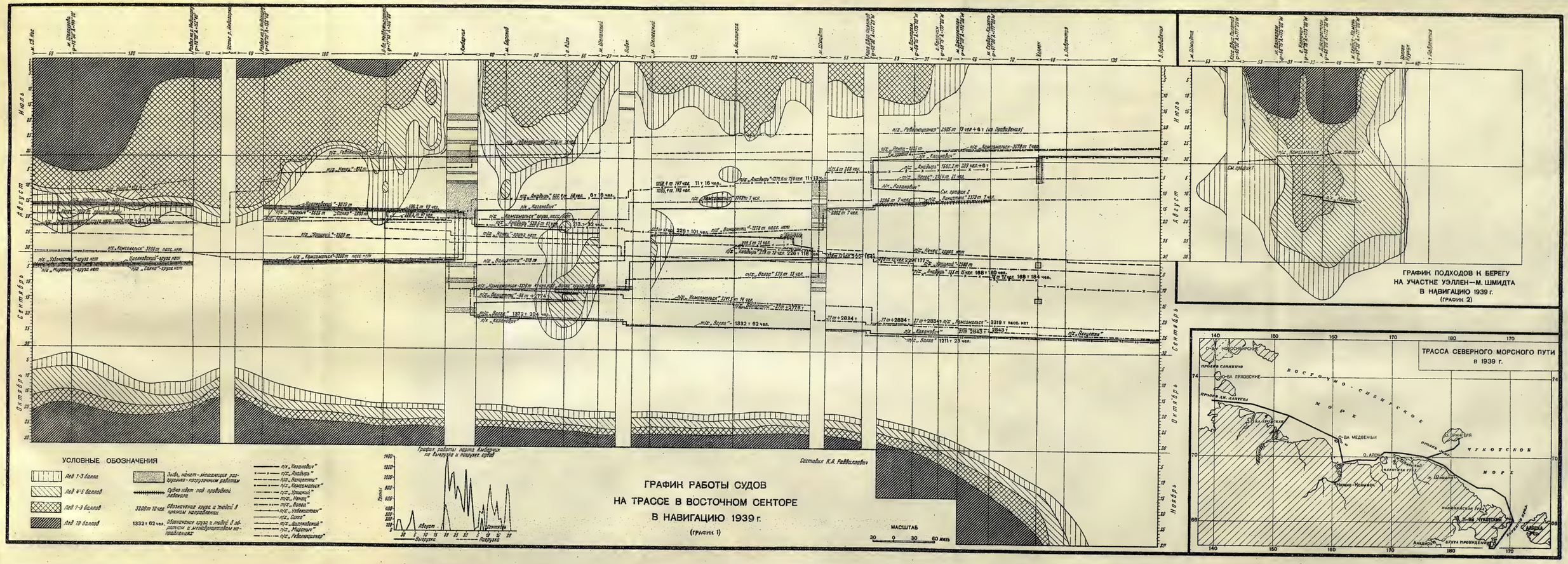
Эксплоатационные данные о грузах и пассажирах взяты из материалов эксплоатационного отдела Управления морского транспорта.

Время принято московское.

Условные обозначения объясняют все остальное.

Графический метод упрощает изложение результатов работы транспорта, наблюдений, движения судов и т. д., так как динамику отдельных слагаемых элементов легче всего показать именно наглядным способом. Однако этот метод имеет свои недостатки: при небольших масштабах графика метод изложения цифровых данных в виде таблиц более точен.

Точность графика, составленного в масштабе 1:1 500 000 для «пути» (осы абсцисс) и соответствующего по размеру графику для «времени» (ось ординат), совершенно достаточна для практических суждений. График, изображающий состояние льда на трассе Северного морского пути, имеет тот недостаток, что он изображает лед только на узкой полосе, где движутся суда, и не может одновременно осветить состояние льда на всей площади моря. Но из практики прошлых лет видно, что главная трасса движения судов постоянна почти на всем протяжении Северного морского пути, и этот недостаток не влияет на другие достоинства такого метода. Временные изменения в направлении пути можно всегда отразить, составив дополнительный график.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Лёд 1-3 балла
Лёд 4-6 баллов
Лёд 7-9 баллов
Лёд 10 баллов
Зыбь, начал-мешающая разгрузочно-погрузочным работам
Судно идет под проводкой ледокола
3300m 10 чел. Обозначение груза, и людей в прямом направлении
1332 т 62 чел. Обозначение груза и людей, в обратном и многократном направлениях
п/х „Казанович"
п/с „Анадырь"
п/с „Ванцетти"
п/с „Комсомолец"
п/с „Ленин"
п/с „Волга"
п/с „Ушаковский"
п/с „Ушаковский"
п/с „Ленин"
п/с „Ревкошинар"

ГРАФИК РАБОТЫ СУДОВ НА ТРАССЕ В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ В НАВИГАЦИЮ 1939 г.

(ГРАФИК 1)

ГРАФИК ПОДХОДОВ К БЕРЕГУ НА УЧАСТКЕ УЭЛЛЕН—М. ШМИДТА В НАВИГАЦИЮ 1939 г.

(ГРАФИК 2)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. В. А. Добролюбова

Графическое изображение движения судов наглядно показывает всю работу флота во время арктической навигации и отвечает на ряд вопросов, связанных с состоянием морской трассы в целом и на отдельных участках.

Для изучения многотомных анализов работы флота надо потратить много времени. Графический анализ, не заменяя капитального разбора, оснащенного таблицами и описаниями деталей работы, поможет скорее в нем разобраться.

В дополнение к графику нужно давать краткую пояснительную записку. Так, например, если мы обратимся к графику работы судов Восточного сектора Арктики в навигацию 1939 г., мы легко заметим ненормальный простой т/х «Волга» в течение месяца у м. Шмидта. График объясняет причины простоя, указывая наличие сильного ветра и зыби. Но эти объяснения не полны. Только в пояснительной записке можно найти дополнительные причины простоя этого судна. К положительным качествам графика относится его наглядность, которая сразу приковывает внимание к этому выходящему за пределы норм случаю.

График отвечает на следующие вопросы, касающиеся работы отдельных судов:

1. Сколько времени судно пробыло в водах Полярного бассейна?
2. Сколько времени судно было в пути на отдельных участках?
3. Сколько времени и когда было судно в ледовом плавании?
4. Сколько времени продолжались погрузо-разгрузочные работы?
5. Сколько времени ушло на продвижение судна в течение всего арктического рейса?
6. В каком льду было судно, где имело затруднения из-за льда и на сколько времени этим задержалось? В частности, если судно лежало в дрейфе, то график покажет и состояние льда и время дрейфа.
7. Где судно шло под проводкой ледокола?
8. Какую работу выполнил ледокол по проводке судов? И т. д.

Для пояснения этих вопросов разберем работу п/х «Комсомольск» в соответствии с графиком.

28 июля примерно на траверзе м. Дженретлен (см. график 2) пароход вошел в тяжелый лед и только 30 июля утром вышел в более легкий лед; 31 утром (см. график 3) прошел на Косу Двух Пилотов, где простоял до вечера 13 августа. За время стоянки пароход выгрузил 1 988 *т* груза. 14 августа около полуночи пароход прибыл в Певек, где простоял до вечера 20 августа и выгрузил остальной груз.

У о. Айон пароход встретил лед в 1—3 балла; далее лед был встречен на траверзе устья р. Индигирки и в проливе Дмитрия Лаптева. На обратном пути п/х «Комсомольск» встретил лед только у о. Айон, где он на небольшом протяжении уплотнился до 4—6 баллов. В течение нескольких часов пароход был под проводкой ледокола. На обратном пути видны заходы п/х «Комсомольск» на Индигирку, в Амбарчик, Певек и Косу Двух Пилотов. Нетрудно подсчитать по графику приближенное время простоя в этих пунктах и усмотреть те грузовые операции, которые пароход провел в пунктах заходов.

Если нужно будет сравнить работу отдельных судов, по графику можно узнать, как использовали они ледовую обстановку для скорейшего продвижения.

Укажем два случая. Танкер «Ненец» вошел в Чукотское море на несколько часов позже п/х «Комсомольск». Ходовые и ледовые качества обоих судов одинаковы. Между тем «Ненец» на расстоянии 240 миль до Косы Двух Пилотов обогнал «Комсомольск» почти на двое суток. Ответ на этот вопрос дает график, который показывает, что «Комсомольск» уклонился от рекомендованного курса и попал в тяжелый лед.

Второй случай — одновременный проход тяжелого льда в Восточно-Сибирском море т/х «Ненец» и п/х «Революционер». Т/х «Ненец», войдя в лед на трое суток позднее, обогнал п/х «Революционер» на вторые сутки и вышел из тяжелого льда на сутки раньше. Причиной успешного продвижения т/х «Ненец» была его активность. В то время в западной части Восточно-Сибирского моря было много значительно разреженного льда, но такие суда, как «Ненец» и «Революционер», свободно могли его форсировать.

Таким образом, мы проследили по графику относительное движение двух судов, а причины успешного продвижения одного судна относительно другого мы должны были искать в описательной части.

График отвечает и на другие вопросы эксплоатационного порядка:

1. Сколько судов разгружалось одновременно в портах?

2. Какова была интенсивность работы порта? Для разрешения этого вопроса на графике указывается (для каждого парохода, на каждом отрезке пути между заходами) вес груза, перевозимого в прямом и обратном направлениях.

3. По графику можно проследить работу линейного ледокола, с точки зрения ледовой проводки судов.

Кроме указанных выше вопросов эксплоатационного порядка, график наглядно показывает:

1) насколько раньше можно было начать или позже закончить навигацию, с ледоколом или без ледокола;

2) ледовые условия отдельных районов и общий характер ледовитости всей трассы;

3) продолжительность навигации для всей трассы и отдельных ее участков;

4) как быстро шли улучшения или ухудшения ледовых условий в отдельных районах.

Располагая подробными данными о состоянии льда в открытом море только с первых чисел июля (момента ледовых авиаразведок), мы можем утверждать, что с 1 июля, а может быть, и раньше, можно было достичь Чаунской губы, не встретив льда более 6 баллов, т. е. без помощи ледокола. Около 15 июля, под проводкой ледокола, пароходы могли быть уже в Амбарчике.

По состоянию льда этого года пароходы могли закончить навигацию в районе Амбарчика 15 октября, в районе м. Шмидта—18 октября, в районе Уэллена — 10 ноября.

Из графика видно, что дольше всего лед держался в районе м. Шелагского — о. Айон. В первой половине навигации наиболее трудные ледовые условия были в западной части Восточно-Сибирского моря, где впоследствии наблюдалось самое короткое время без льда. Нужно было особо выделить ледовые условия этого года для подхода к берегу на участке Уэллен—м. Шмидт. Подход к берегу на указанном участке освещает график 2.

Если составить графики работы судов за несколько лет эксплоатации Северного морского пути, можно выявить недостатки и достиже-

ния в эксплоатации судов, сравнить ледовые условия отдельных лет, дать оценку трудности навигации каждого года и оценить правильность оперативных действий руководства морскими операциями.

Все эти вопросы могут возникнуть в процессе составления отчета о морских операциях, при оценке и разрешении разных моментов эксплоатационного, планового и другого характера, связанных с работой арктического морского флота. Ответ на эти и многие другие вопросы можно получить сейчас же, взглянув на график. Другое дело, если возникнет вопрос, насколько правильно была выбрана трасса для проводки судов. Этот вопрос решается только при наличии подробных ледовых карт, составленных по данным регулярных воздушных разведок, наблюдений судов и полярных станций. Но и в этом вопросе график тоже окажет некоторую помощь, указав, где нужно обратиться к помощи ледовых карт, так как то, что на проложенной трассе суда не встретили льда, означает, что курс был проложен правильно.

В арктических плаваниях, в особенности в трудные моменты, часто возникают различные вопросы, разрешение которых связано с практикой прошлых лет. До сих пор в такие моменты «героями дня» становились лица, знакомые с этой практикой по памяти. Но такие воспоминания иногда невольно грешат отклонениями от истины. Альбом графиков за несколько лет будет гораздо более полезен капитанам судов и всем оперативным работникам, представляя собой необременительный по объему справочник, отвечающий на различные вопросы.

М. В. Готский

В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ АРКТИКИ

Успех арктической навигации зависит от многих обстоятельств, причем одно из первых мест занимает своевременный выход судов в полярное плавание.

Соблюдение этого условия во многом зависит от сроков подвоза грузов в базовые порты отправления и от подготовки их к погрузке на суда.

Между тем на 1 июня 1939 года склады Владивостокской морской конторы получили по торговому отделу только 70% и по Арктикснабу 40% плановых грузов; 2 500 *т* прибыло во Владивосток всего за 10—12 дней до отправки судов. Это очень осложнило работу конторы, и подготовка к навигации проходила с большим напряжением.

Процесс обработки грузов в порту отправления довольно сложен: нужно получить груз с железной дороги, вывезти его на склады, разобрать, разделить по пунктам отправления, заново упаковать и отмаркировать. Со складов груз нужно доставить в порт. Во Владивостоке этот процесс осложняется отсутствием достаточной складской площади как у Главсевморпути, так и у Торгового порта, разбросанностью складов, плохим состоянием автотранспорта и, наконец, отсутствием собственного причала. К этому следует добавить что плавсредства морской конторы крайне ничтожны.

Сдача в чартер судов, фрахтуемых у государственного морского пароходства, систематически задерживалась на двое-трое суток, а то и больше: пароходы «Ванцетти» и «Комсомольск» — на 9 суток, п/х «Искра» — на 23 дня и т. д. Бункеровка и снабжение судов водой во Владивостоке были поставлены очень плохо, и в простое по этим причинам целиком повинен Торговый порт. Работники порта не были достаточно оперативны. Например, л/к «Л. Каганович» простоял по вине порта 16 суток вместо 8 по плану и все же ушел с неполным бункером. Наиболее характерны простои п/х «Анадырь» и т/х «Волга». Первый простоял 25, а второй 28 суток вместо 10 суток по плану.

Наименьший, если можно так выразиться, простой — 22 дня — имел «сквозной» п/х «Революционер».

Кроме этих сторонних для Владивостокской морской конторы обстоятельств, напряженная обстановка подготовки к навигации усугублялась и другими, уже внутренними причинами.

Прежде всего новый начальник морской конторы т. Морозов оказался совершенно неспособным вести порученное ему дело. Неорганизованность и полная растерянность многих местных руководящих работников Севморпути весьма отрицательно влияли на работу конторы.

Комиссия по реорганизации Владивостокского отделения Главсевморпути под руководством б. заместителя начальника ГУСМП т. Хохлова, приехавшая в самый разгар подготовки к навигации, тоже отвлекала внимание работников от основных заданий.

Старые «распри» между разными отделами и управлениями продолжали жить в системе Главсевморпути и мешали общей слаженности работы, задерживая сроки заключения договоров на перевозку грузов внутри системы. Ответственные спецификации представлялись по нескольку раз и каждый раз в измененном виде. Поэтому каргопланы приходилось менять и заново согласовывать с портом и капитанами.

Вот основные причины, которые привели к задержке судов во Владивостоке. Общее запоздание всех судов исчислялось в 184 судо-суток (опоздание в постановке под груз 82 и простои 102 суток). Рекордные простои имели п/х «Анадырь» — 34 и т/х «Волга» — 30 суток.

Работая в Арктике, суда должны были наверстать упущенное время.

Задержка флота во Владивостоке нарушила график движения судов и заставила пересмотреть план операций, по которым следовало завезти десятки тысяч тонн груза. Более 15 тыс. *т* нужно было выгрузить на совершенно открытых рейдах, не имея ни достаточного количества людей, ни плавсредств, обеспечивающих нормальные условия выгрузки.

Кроме того, почти все суда должны были пойти за обратным грузом в Тикси или в Амбарчик.

Поздний выпуск судов заставил максимально сократить их пребывание в б. Провидения, так как по ледовой и метеорологической обстановке суда уже давно могли выйти в Арктику. Для этой цели Штаб морских операций Восточного сектора принял на себя часть функций администрации порта и в корне изменил систему использования ведущего судна всего сектора — л/к «Л. Каганович». Ледокол стоял в б. Провидения специально для оказания помощи судам в приеме воды.

Производительность подающего воду устройства в б. Эмма была явно не достаточна, в то время как потребность всех наших судов в воде вместе с ледоколом была более 2 000 *т*. Чтобы ускорить отправку судов, которые, по данным авиаразведки, могли следовать за м. Дежнева самостоятельно, мы решили использовать мотопомпы л/к «Л. Каганович», поставив его под воду в бухте Хед, где ледокол взял более 2 000 *т* воды. Прибывающие в бухту суда подходили к ледоколу, и он давал им воду из своих запасов гораздо скорее, чем порт. Попутно судам давались практические указания по разгрузочным работам, по расстановке рабочей силы, изменениям направления грузовых стрел и т. д.

После отправки всех судов ледокол «Л. Каганович» должен был добрать воду себе и следовать за судами.

Вся эта операция дала возможность отправить суда в среднем на трое судо-суток раньше и сэкономить около 20 000 рублей.

План будущей работы ледокола, намеченный по выходе из Владивостока, был окончательно уточнен в б. Провидения на основании

данных авиаразведки. Коммерческая эксплоатация флота красной нитью проходила через наш план.

Твердые сроки разгрузочных операций решали успех навигации, так как плавание между портами в условиях благоприятной обстановки этого года не имело существенного значения в экономии времени. Однако при обсуждении сроков разгрузки нужно было учесть, что около 90% всего груза направлялось на совершенно необорудованные и открытые рейды. Как характерный пример роста грузовых операций 1939 г. можно привести объем разгрузки у Косы Двух Пилотов: в прошлые годы в этот пункт завозили всего 150—200 *т*, а в этом году был намечен завоз 2 900 *т* в основном тяжеловесного груза.

В первую очередь мы намечали разгрузку судов, которые должны были зайти в Тикси за углем и к концу навигации вернуться обратно. Одним из этих пароходов был «Комсомольск», который сначала должен был зайти на негостеприимную Косу Двух Пилотов и выгрузить там 2 000 *т* груза.

Максимальное использование тоннажа, которое мы планировали в прямом и обратном направлении, зависело исключительно от скорости разгрузки в местах назначения первого направления. Планирование обратных перевозок в 1939 году было «новшеством», так как до этого года все суда, кроме «сквозных», выходили из Арктики на восток без груза.

Вывоз зырянского угля из Колымы, создание мощной угольной базы в б. Провидения и пополнение Певекской угольной базы имели целью обеспечение навигации 1940 года и рациональное использование зырянских углей.

Экономия угля на всех судах, и в первую очередь на ледоколах как крупных его потребителях, так же как и проводка сквозных судов с наименьшим риском и затратами материальных средств, должна была повысить рентабельность операций с коммерческой точки зрения.

Ликвидация аварийности судов постоянно была в центре нашего внимания, так как в прошлые годы затраты на ремонт достигали огромных размеров, не говоря уж о стоимости простоя выведенного из эксплоатации тоннажа.

Расскажем, как мы справились с выполнением этого плана — о плохих и хороших результатах нашей работы.

Для выполнения основного условия — максимального сокращения сроков грузовых операций — нам пришлось продумать два вопроса: изменение порядка захода судов в некоторые пункты, где была неблагоприятная ледовая обстановка, и рациональное использование ледокола для ускорения освобождения судов от груза. При благоприятной ледовой обстановке мы давали судам указания и курсы следования, и они шли самостоятельно по чистой воде. Эта система работы давала ледоколу возможность выделять часть экипажа (75 человек) для помощи при разгрузке. В частности, такую помощь мы оказали пароходам «Комсомольск», «Ванцетти», «Моссовет» и другим и переработали в общей сложности свыше 2 500 *т*, сэкономив 10—11 суток стояночного времени, или в цифровом выражении 70—75 тыс. рублей.

Приведем пример реальной помощи ледокола при грузовых операциях. П/х «Анадырь» должен был итти из Провидения в Уэллен. Во Владивостоке пароход был погружен по всем правилам морской науки, т. е. груз лежал в трюмах в порядке последовательных заходов,

29—2

Лидерный ледокол Восточного сектора «Л. Каганович»

и если бы ему пришлось плавать между европейскими портами, все было бы хорошо. Но в применении к рейдовым условиям на Севере этот «правильный» способ мог оказаться непригодным. В самом деле, если в первых пунктах захода, по условиям погоды, выгрузку производить нельзя, а в последующих пунктах, отстоящих всего в 50—75 милях, обстановка будет хорошей, судно, не теряя времени, должно итти в другой пункт, несмотря на то что дополнительная перевалка усложнит грузовые работы. Так и случилось в самом начале плавания п/х «Анадырь». В Уэллене, как нарочно, свирепствовал и собирался долго держаться штормовой норд-вест; прибой у берега делал выгрузку невозможной. Аналогичное положение было и в следующих пунктах — Дженретлене и Колючине, а западнее и погода и лед благоприятствовали выгрузке.

Капитан парохода, следуя «мудрой» старине, решил переждать все беды (как потом оказалось, это ожидание продлилось бы минимум 7—8 дней), но Штаб операций не дал раздумывать капитану, предложив ему произвести перевалку и перегрузить груз ледовитых районов на ледокол. П/х «Анадырь», не теряя времени, пошел в более западные пункты, а Уэллен и Ванкарем обслужил на обратном пути. Ледокол доставил грузы в Колючино и Дженретлен с меньшей затратой сил и времени, чем потребовала бы проводка «Анадыря» в эти районы. Своевременная перестановка сил дала экономию около 5—6 судо-суток, или 50 000 рублей.

Даже в портах, где работали специальные грузчики, ледокол часто брал на себя работу по бункеровке, не желая отвлекать рабочих от разгрузки пароходов. Особое значение это имело во время стоянки в Колыме судов Западного сектора.

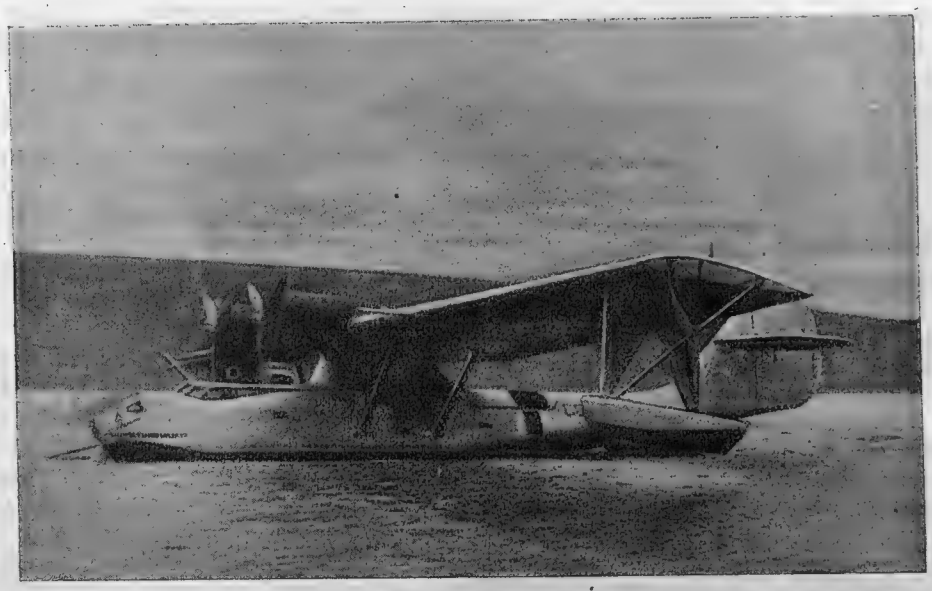
К проходу в Тикси были намечены т/х «Волга» и п/х «Комсомольск». Основной груз т/х «Волга» шел на мыс Шмидта, то есть в пункт населенный и «обжитый», где разгрузка производится с двух сторон; мы не сомневались, что т/х «Волга» успеет зайти в Тикси. Задача «Комсомольска», имевшего 2 000 *т* разного груза на злополучную Косу Двух Пилотов, была гораздо сложнее, и мы решили ему помочь. Работая на берегу круглые сутки, 25 человек экипажа ледокола выгрузили этот груз в первые погодные пять суток, т. е. добились экономии в 8 судо-суток даже против нормы. Кроме того, нужно принять во внимание, что 15—20 местных работников вообще не справились бы с выгрузкой, постоянно осложнявшейся непогодой и льдом.

К сожалению, т/х «Волга» совершенно не использовал хороших условий м. Шмидта. Несерьезное отношение начальника местного строительства заставило теплоход простоять у м. Шмидта целый месяц; он разбил все свои плавсредства и уже не смог пойти в Тикси. Хорошее время было упущено, а ледокол не мог ему помочь, так как должен был итти в другой район.

Простой т/х «Волга» у м. Шмидта все же не отразился на общем ходе операций сектора: теплоход был использован для перевозки грузов в обратном направлении. В Амбарчике были взяты пассажиры, уголь, лес, скот и разные грузы, оставшиеся после ухода всех судов, спустившихся по Колыме.

Эти два примера наглядно показывают огромные возможности, которыми мы располагаем при правильной расстановке сил.

В этом году все, даже непредвиденные, обратные перевозки были выполнены и ни одно судно не вернулось на восток пустым. П/х



Самолет ледовой разведки Н-275

«Комсомольск» вывез из Тикси полный груз угля, из Амбарчика железную бочко-тару и лес, т. е. был использован до предела. П/х «Ванцетти» взял из Колымы уголь, лес и тару, п/х «Анадырь» вышел в обратный рейс с грузом и полным комплектом пассажиров; т/х «Ненец» привез из Тикси около 1 000 *т* пресной воды для ледокола и сопровождал сквозной караван буксиров.

Использование обратного тоннажа решило вопрос о вывозе с Колымы 6 193 *т* зырянского угля. Из общего количества в 8 тыс. *т* угля, спущенного по реке в б. Амбарчик, на берегу осталось около 2 000 *т* только оттого, что порт, ввиду позднего времени, должен был закончить свою работу и увести плавсредства на зимовку. Благодаря тому, что л/к «Л. Каганович» бункеровался только в бухте Амбарчик, мы смогли отказаться от специального угольщика, который забросил в Провидение 2 000—2 500 *т* угля и увеличил этим неприкосновенный запас порта. Бункеровка судов в Амбарчике позволяла вывезти уголь в Провидение и сразу освобождала угольные баржи для перевозки других грузов.

Угольная база в Певеке пополнилась углем п/х «Моссовет», который шел вместе с караваном землечерпательных судов и должен был передать им этот уголь в Провидении. Чтобы не делать лишних перевалок и избежать пробега (свыше 1 500 миль), пароход разгрузили в Певеке, а суда забункеровались с угольщика, стоявшего в Провидении. Таким образом, в навигацию 1939 года созданы две угольные базы — в Провидении и в Певеке.

Одним из поворотных моментов в работе самого ледокола явилось сокращение напрасных пробегов, т. е. максимальная экономия угля как на ходу, так и на стоянке. Прекрасно поставленная в этом году авиаразведка (пилоты Асямов, Федоренко, штурман Падалко) и синоптическая служба в Штабе проводки (синоптик-орденоносец Радвиллович) давали нам полную картину состояния льда в районе действия

ледокола и движения судов. Учитывая метеорологические данные, можно было в любой момент после разведки определить ледовую обстановку на том или ином участке пути. В начале навигации мы проверяли эти данные походом самого ледокола, но потом убедились в их точности и уже не теряли времени на проверку. Использование этих методов помогло нам не только избежать ряда ненужных пробегов ледокола, но и давать судам по радио курсы наиболее выгодных путей. Проводкой ледокол занимался только в отдельных случаях, а суда Восточного сектора и караван землечерпалок плавали самостоятельно. На участке Колыма — Дежнев караван не видел льда более 2—3 баллов. Ледокол всегда стоял где-либо поблизости, готовый каждую минуту пойти на помощь, и давал судам сводки погоды, заранее предупреждая об ухудшении. Этим способом мы сэкономили около 2 500 *т* угля. Если даже взять 50% этого количества как поправку на благоприятные ледовые условия, то все же останется круглая цифра около 250 000 рублей. По последним подсчетам, экономия угля выражается в количестве 530 *т*, или около 50 000 рублей по стоимости на материке. В переводе же на цены Заполярья эта цифра значительно превышает 100 000 рублей.

Плавание судов за ледоколом, помимо коммерческой стороны дела, лишает капитанов всякой инициативы, так сказать ледовой индивидуальности, тогда как плавание самостоятельное, конечно при наличии благоприятной обстановки, у них развивает нужные моряку-полярнику качества и они приобретают практический опыт. Недаром два совершенно однотипных судна, плавающие в одних и тех же условиях, никогда не работают одинаково только потому, что ими руководят два разных человека.

Проводка сквозных судов без сопровождения ледокола также строилась на коммерческом расчете. Караван землечерпательных судов «Зея», «Мста», «Лена», «Печора» и буксиры «Полярник», «Борец», «Туча» и «Гроза» встретились с ледоколом у о. Айон. Штаб посоветовал караванам итти около отмелей, где лед доходил до 1—2 баллов, ледокол же пошел льдом в обход отмелей и, обойдя караван, следовал впереди, сообщая ледовую обстановку. У мыса Шелагского ледокол отпустил суда, которые пошли к бухте Провидения по чистой воде.

Исправление повреждений, получаемых судами во время ледового плавания, всегда было одной из серьезных статей расхода в проведении арктической навигации. В эти расходы входила не только стоимость самого ремонта, но и связанный с этим простой судов. В прошлом году, несмотря на то что суда много плавали самостоятельно, только один п/х «Комсомольск» имел течь, так как капитан не воспользовался данным ему маршрутом плавания, вошел в лед и разбил форпик. Эта единственная авария из-за нарушения капитаном данных ему установок на счет ГУСМП не принята.

Подводя итоги выполнения операции по Восточному сектору Арктики, нужно отметить работу судов, которые не упоминались в приведенном анализе выполнения плана.

П/х «Революционер», идущий сквозным путем на запад, был выпущен из б. Провидения первым 21 июля. На востоке он произвел выгрузки в Певеке, б. Амбарчик и в устье Индигирки. Несколько задержавшись в бухте Амбарчик при выгрузке, п/х «Революционер» 4 августа вошел в лед у реки Индигирки и дрейфовал до 13 августа, временами медленно продвигаясь к месту назначения. Разгрузка в Ин-

Начальник морских операций Восточного сектора капитан *А. П. Мелехов*

дигирке продолжалась с 17 по 22 августа, и 23 августа пароход был сдан Западному сектору.

Т/х «Ненец», получив в б. Провидения сообщения о ледовой обстановке и примерные курсы следования, вышел в бухту Амбарчик с грузом горючего. На подходах к мысу Б. Баранов капитан Каплин не последовал данным ему указаниям, пошел мористее и вошел в 8-балльный лед. Однако ему было предложено немедленно спуститься к югу, и он скоро вышел на чистую воду. Из Амбарчика т/х «Ненец» самостоятельно пошел в Тикси, выгрузил остаток горючего, принял воду и прибыл в Амбарчик 22 августа, где снабдил водой л/к «Л. Каганович» и п/х «Анадырь». Порученную Штабом операций проводку каравана буксиров от о-вов Медвежьих до б. Провидения т/х «Ненец» закончил благополучно.

П/х «Ванцетти» вышел из Владивостока последним и прошел м. Дежнева только 13 августа. Это судно с небольшим ходом, имевшее заходы для снабжения горючим и углем во все пункты до Амбарчика, более других внушало опасение за исход рейса, поэтому ледокол помог ему пройти до Ванкарема. Благодаря дисциплинированности капитана Москаленко, хорошей работе всего экипажа и командного состава п/х «Ванцетти» хорошо справился со своей задачей, сделав даже дополнительный заход на м. Шмидта. Нужно сказать, что «Ванцетти» пришлось сделать два напрасных захода за пассажи-

рами в Уэллен и Ванкарем: пассажиры в одном случае не были готовы к выезду, а в другом случае раздумали ехать.

Г/с «Ост», зимовавшее в Арктике, потеряло винт. Однако оно отказалось от помощи ледокола и вышло под парусами к м. Б. Баранов, откуда было приведено на буксире в б. Амбарчик.

Помимо своей основной работы, л/к «Л. Каганович» принял в Певеке с берега без каких-либо приспособлений, кроме двух помп и шлангов, 2 000 т пресной воды. При установке стационарной помпы и подведении трубопровода к берегу в Певеке можно создать вполне удовлетворительную водную базу.

Арктическая навигация 1939 года, несмотря на неудачное начало — затянувшийся период ее подготовки, — прошла успешно. Впервые в истории освоения Северного морского пути экспедиционный стиль работы был изменен, и навигация проходила при нормальном использовании флота и ледоколов. План Восточного сектора, несмотря на все препятствия, выполнен на 113,4%, и в этом наша гордость, гордость всего коллектива ледокола, принимавшего участие во всех решениях руководства операциями и выполнявшего все виды работ, не считаясь с тем, входят они или не входят в давно устаревший кодекс обязанностей ледоколов.

Не могу не сказать, что одной из основных причин успешного окончания навигации было умелое руководство операциями со стороны опытного полярного капитана А. П. Мелехова, проводимое с помощью эксплоатационника Л. В. Розанова. Я также отдаю должное экипажам всех судов, участвовавших в операциях 1939 года, которые по-настоящему боролись за успешное проведение навигации. Лучшие показатели дали п/х «Ванцетти» (капитан т. Москаленко, помполит т. Коршунов) и танкер «Ненец» (капитан т. Каплин, помполит т. Полесовщиков).

Обзор операций будет неполным, если не упомянуть в нем о новых методах работы экипажа ледокола и о людях, которые упорно стремились к перестройке работы ледокола на новых началах.

Общесудовое социалистическое обязательство экипажа ледокола «Л. Каганович» в соревновании имени Третьей Сталинской пятилетки с флагманским ледоколом «И. Сталин» было боевой программой производственной и политико-массовой деятельности экипажа в течение всей навигации 1939 года.

На основе решений XVIII съезда ВКП(б) и указаний Главсевморпути, в частности приказа № 702, коллектив ледокола четко определил свои задачи на арктический рейс, перечислив основные из них в своем соцобязательстве:

а) Перевыполнить план операций сектора.

б) Закончить операции без единой аварии ледокола и проводимых судов.

в) Добиться максимальной экономии топлива, воды и смазочного материала.

г) Помогать разгрузке других судов и т. д.

Задачи, поставленные перед коллективом ледокола, нашли яркое отражение в групповых и индивидуальных социалистических обязательствах всего экипажа. Эти обязательства явились связующими звеньями в борьбе каждого члена коллектива за общее дело выполнения финансово-производственного плана навигации.

Социалистическое соревнование, во-время поддержанное и возглавленное командованием, парторганизацией и судкомом, безусловно

сыграло решающую роль не только в выполнении плана, но и в росте стахановцев на ледоколе.

В арктическом рейсе партийная организация и командование ледокола постоянно созывали совещания командного состава с активом и стахановцами. Предметом обсуждения этих совещаний были опять-таки вопросы выполнения и перевыполнения плана навигации: «Роль командира в руководстве социалистическим соревнованием» — доклад помполита Макеева, «Экономия угля и смазочных материалов» — старший механик Козин, «Санитарное состояние ледокола»— врач Леонтьев, «Дефектная ведомость и подготовка в гарантийному ремонту» и другие.

Такие совещания не только определяли роль каждого командира производства, но и помогали еще более целеустремленно организовать весь экипаж на перевыполнение взятых обязательств.

Успешно развернувшаяся во время рейса производственно-массовая работа и соцсоревнование выдвинули многих товарищей в первые ряды стахановцев. Кочегары Бизякин, Смирнов, Клещев, Медов, Матвейчук, Матвеенко и Лосев, машинисты Куприянов, Степанов, Курьянинов, Дивинский, Романов и Дюжиков, матросы Рыжиков, Ярмош, Березовский и Родионов, водолаз Киор, уборщицы Русанова, Объедкова и Яковенко, старший механик Козин, старший помощник Ветров, врач Леонтьев, четвертый помощник капитана Покаев, сперрист Свиньин и многие другие, ставшие лучшими среди лучших, награждены значками «Почетному полярнику» и похвальной грамотой.

Техническая, общеобразовательная и оборонная учеба также способствовала выполнению плана рейсового задания.

К приходу в порт 88 человек сдали государственный технический экзамен: 27% — на «отлично», 42% — на «хорошо» и остальные — на «удовлетворительно».

72 члена экипажа сдали нормы на значок ПВХО и получили его после прихода во Владивосток.

Общеобразовательной учебой было охвачено около 30 человек, и кроме этого, по инициативе А. В. Свиньина, был организован кружок сперристов. Дальневосточная морская контора перевела из числа добровольных слушателей этого кружка т. Басова на п/х «Малыгин» и т. Колобашкина на п/х «Анадырь» для работы по специальности.

Партийная организация ледокола была центром, вокруг которого группировался весь экипаж, выполняя задания руководства операциями. Она повседневно вела борьбу за победу в комплексном соревновании судов, за сохранение своего судна и его механизмов. Такие коммунисты, как доктор Леонтьев, сперрист Свиньин, машинисты Куприянов, Курьянинов, Романов, кочегары Клещев, Одинцов и другие, всегда служили лучшим примером на работе и в быту.

Во всех случаях, когда перед экипажем ледокола стояли большие задачи, эти люди вместе с командованием ледокола мобилизовали массы и сами становились в первые ряды, являясь и на деле образцом, достойным подражания.

Почти весь экипаж занимался изучением «Краткого курса истории ВКП(б)».

Только спаянной работой командования, парторганизации и судового комитета, на основе широко развернутого социалистического соревнования и стахановского движения среди всего экипажа, могут быть объяснены успехи арктической навигации 1939 года, которые завоевали ледоколу переходящее красное знамя Главсевморпути.

Выполнение социалистического обязательства л/к «Л. Каганович» дало стране свыше 700 000 рублей непосредственной экономии.

Положительная сторона нашей работы не умаляет допущенных нами ошибок. Попробуем сделать краткий анализ наиболее важных упущений, чтобы избежать их повторения в будущем.

Прежде всего руководство ледокола уделяло мало внимания обмену опытом лучших стахановцев и мало помогло популяризации введенных ими методов.

Значение регулярной командирской учебы также недооценивалось командованием.

Я как капитан не могу признать правильным чрезмерно большое количество административных взысканий, особенно в начале рейса. Закрепление кадров проходило настолько слабо, что из всей команды на ледоколе закрепившихся осталось только 20 человек.

Во время рейса стенгазета ни разу не выпускалась, а редкие выпуски многотиражки «Стахановская вахта» были неудовлетворительны по своему содержанию. Художественная самодеятельность экипажа развивалась слабо.

Эти недостатки не должны повторяться в работе будущих лет. Наряду с разрешением основных задач — судоремонта, подготовки ледокола к арктическому плаванию и успешного проведения навигации—мы должны изживать все недостатки и работать на «отлично», сохраняя свое право на переходящее красное знамя Главсевморпути.

А. Г. Костюк

АРКТИЧЕСКИЕ ПОРТЫ

Переломным в истории арктических портов был 1939 год. Впервые порты Диксон, Тикси и Провидение были оформлены как транспортные базовые пункты Северного морского пути: определена структура портов, введены в действие правила торгового мореплавания и обязательные постановления, регулирующие внутренний распорядок, проведена паспортизация портов, приняты нормы стояночного времени судов и производства погрузо-разгрузочных операций. Впервые определены перспективы развития портов, намечены их грузообороты и разработаны плановые и проектные задания их строительства.

По сравнению с 1938 годом грузооборот портов увеличился на 52%.

Значительно увеличились междупортовые перевозки. Впервые были осуществлены перевозки угля—из Тикси в Провидение в количестве 3 200 *т* и из Амбарчика в Провидение 3 865 *т*. Кроме того, из Амбарчика в Провидение доставлено 410 *т* леса.

* * *

Лучше других арктических портов провел навигацию 1939 года порт Диксон, выполнив план грузооборота на 86%. Вместо 44 судов порт посетило 114 морских судов. Грузооборот по сравнению с 1938 г. увеличился на 26%.

Плавсредства порта были значительно пополнены передачей лихтера № 1 грузоподъемностью 3 600 *т*, 3 паузков грузоподъемностью по 100 *т* и 3 новых кунгасов по 16 *т*. Ремонт прежних плавсредств был проведен удовлетворительно. Рейдовые работы и вспомогательная транспортировка угля из Дудинки на Диксон были обслужены достаточно хорошо.

Весь аппарат погрузочного участка со всеми рабочими прибыл к приходу морских судов, кроме того 30 грузчиков перевез из Мурманска ледокол «Литке». Обратно грузчики были отправлены на последних судах, покинувших Диксон в начале октября. Весь грузооборот порта был переработан своевременно, причем около 90% всего грузооборота порт переработал своими силами.

Погрузочный инвентарь (грузовые сетки, площадки, храпцы, кадки, стропы) был изготовлен в Архангельске и доставлен в порт с первыми судами. Недостатка в нем не было. Рабочие места были обору-

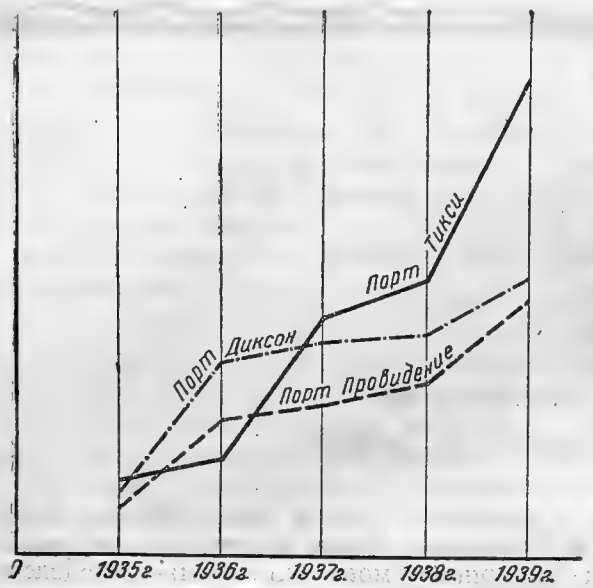


Диаграмма роста грузооборота портов

дованы всеми необходимыми приспособлениями, и это повышало производительность труда.

Механизация порта Диксон для погрузки судов, состоящая из ленточных транспортеров и эстакадного устройства, весьма несовершенна, к тому же к началу навигации она была плохо отремонтирована. Вследствие этого работа механизации проходила с большими перебоями, что вызывало простои рабочей силы и нарушало нормальный ход бункеровочных операций. Из общего количества 4 479 машино-часов за навигационный период грузовые операции заняли только 3 470 машино-часов, т. е. механизация была использована на 77% и с ее помощью переработано всего лишь 30% общего грузооборота порта (уголь).

Тем не менее фактическая норма выработки в 16,6 тонно-операции за человеко-смену при работе на механизации, вместо 9,05 тонно-операции на работах вручную, ускорила грузовые операции, удешевила их и сократила простой судов.

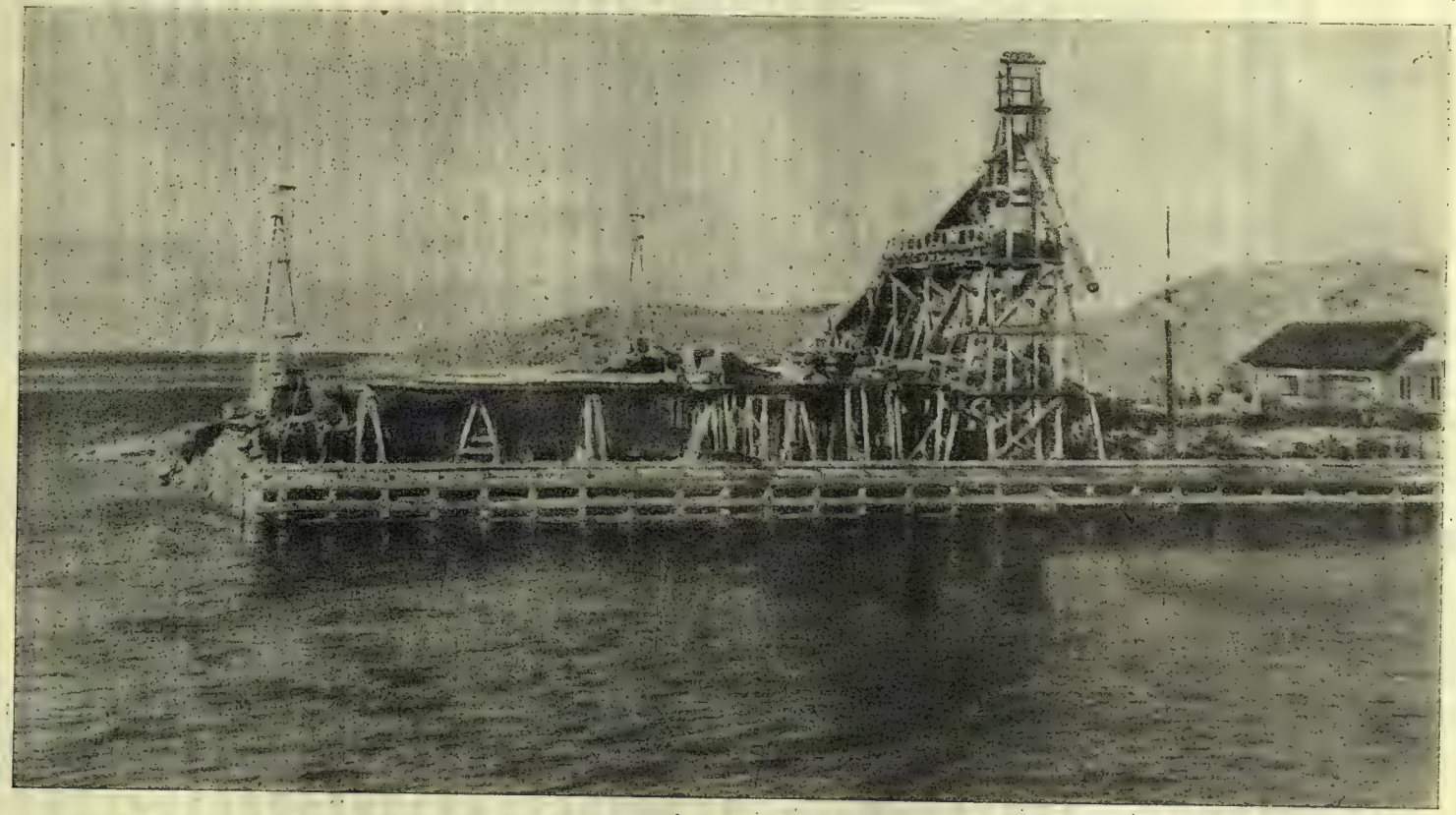
Благодаря подготовке порта к навигации и повышению производительности труда выработка на человеко-смену за навигацию достигла 9,05 тонно-операции при норме 8 *т* (113%) против 6,8 тонно-операции в предыдущем году.

Лучшая стахановская бригада Пономарева выполняла нормы на 230%, а бригада Шавырина на 200%.

Средняя фактическая (среднесуточная) норма бункеровки судов выразилась в 500 *т* в сутки вместо нормы в 250 *т* и фактического выполнения в 1938 г. — 120—130 *т*. По отдельным судам средняя суточная норма доходила: по з/с «Печора» — 993 *т*, по п/х «Диксон» — 636 *т*, по п/х «Сталинград» — 660 *т* и т. д. Выгрузка угля на берег составила в среднем 800 *т* в сутки при норме 600 *т* и фактическом выполнении в 1938 г. 480 *т*.

В результате почти все суда обработаны на Диксоне досрочно. За экономию стояночного времени судов — 440 судо-часов, или 18,5 суток,— порт должен получить диспач (премию) около 80 тысяч рублей.

Итоги эксплоатационной работы позволяют сделать заключение, что порт провел навигацию удовлетворительно. Однако показатели работы порта по отдельным судам подтверждают, что порт мог бы работать еще лучше, если бы сумел устранить ряд существенных недостатков и, прежде всего, недопустимые простои рабочей силы: из-за неподготовленности рабочего места потеряно 1 323 человеко-



Угольная пристань на о. Конус в порту Диксон

часа, неисправности механизации — 2 333 человеко-часа, неподготовленности судов — 1 945 человеко-часов, перешвартовки — 1 904 человеко-часа и по метеорологическим причинам — 3 073 человеко-часа. Общий простой 10 578 человеко-часов, или 1 335 человеко-смен.

В основном все эти простои объясняются тремя причинами: недостаточно четкой организацией работ, несогласованностью действий между судном и берегом и слабым использованием механизации.

В навигацию 1939 г. в порту Диксон произошло 7 аварий, из них 2 довольно крупные — потеря руля б/п «Молоков» и потопление 60-сильного м/б «Полярный». Причина аварий — недисциплинированность команд судов и халатное отношение к своим обязанностям.

* * *

Порт Провидения закончил навигацию, выполнив план грузооборота на 80%. В навигацию порт посетило 42 морских судна вместо 25 судов. Грузооборот по сравнению с 1938 г. увеличился на 45%.

Плавсредства порта — катера и кунгасы — были отремонтированы к началу навигации. Для приема судов построен временный небольшой причал длиною 30,5 *м*.

Грузчики были частично навербованы из местного населения — эскимосов (21 человек), 33 человека было доставлено из Владивостока, а 12 грузчиков оставались в порту с 1938 г. и работали до начала навигации в Провиденстрое.

Суда подходили в порт Провидения неравномерно. В июле и первой половине сентября в порту одновременно находилось от одного до семи судов. С 1 по 28 августа в порту не было ни одного судна. Точно так же значительно сократился подход судов во второй половине сентября и снова увеличился в начале октября. За 138 дней фактической навигации в порту находилось одновременно: 0 судов — 35 суток, одно судно — 49 суток, 2 судна — 21 сутки, 3 судна — 21 сутки, 4 судна — 3 суток, 5 судов — 1 сутки, 6 судов — 5 суток и 7 судов — 4 суток. В дни скопления судов грузчиков нехватало, приходилось прибегать к услугам строителей Провиденстроя, отрывая их от работ по строительству. При отсутствии судов порт вынужден был изыскивать работу, чтобы рационально использовать рабочую силу. Это, конечно, отразилось на стоимости перевалочных операций.

Порт плохо подготовился к проведению грузовых операций. Ощущался острый недостаток в погрузочном инвентаре. Варианты работ не были продуманы и не обеспечены простейшими приспособлениями. Леерный способ погрузо-разгрузочных работ использовался слабо из-за недостатка тросов и неприспособленности большинства судов.

Тем не менее благодаря стахановскому труду рабочих-грузчиков порт Провидения в навигацию 1939 г. досрочно обработал 18 судов и сэкономил при этом 312 судо-часов стояночного времени. 13 судов обработано в срок. Но наряду с этим 4 судна имели простой с общей потерей 205 часов стояночного времени. Пароход «Маныч» простоял лишних 50 часов 25 минут не по вине порта, а по распоряжению начальника морских операций в ожидании подхода л/к «Л. Каганович» для бункеровки его по варианту борт — борт. Простой остальных судов говорит о недостаточной подготовленности порта к проведению перевалочных работ.

Средняя фактическая судо-суточная норма бункеровки судов за навигацию — 268 *т* против плана в 250 *т* и фактического выполнения в 1938 г. 125 *т*.

Лучшие стахановские бригады систематически перевыполняли нормы: бригада т. Томашева на 250%, бригада т. Напауна (эскимосская) на 105% и т. д.

В эту навигацию местные жители — эскимосы — впервые начали работать в порту Провидения. Охотники по специальности, никогда не занимавшиеся физическим трудом, эскимосы вначале не умели держать лопату в руках. Первое время выполнение норм эскимосскими бригадами тт. Напауна, Аяпху и Тагекайна колебалось в среднем от 60 до 90%. Однако уже через 2—3 недели они начали выполнять 100% нормы, а в отдельных случаях 120—150%. 26 июля бригада т. Тагекайна выполнила нормы на 187%. Так, постепенно, эскимосы втягивались в работу и уже к середине навигации великолепно справлялись со всеми заданиями. Работы всегда выполнялись ими добросовестно и аккуратно. Этот прекрасный опыт еще раз подтвердил, что на основе правильного проведения национальной политики партии мы можем ежегодно вербовать достаточное количество рабочих-грузчиков в ближайших к порту Провидения районах и отказаться от дорогостоящего и сложного завоза рабочих из Владивостока. Эскимосы и чукчи очень восприимчивы к культуре. Они быстро и хорошо усваивают специальные технические дисциплины и становятся в ряды стахановцев наших предприятий. Комсомолец т. Налькутак — прекрасный моторист лучшего катера № 1. Матрос того же катера т. Корона хорошо зарекомендовал себя в роли старшины. Молодые девушки и юноши тт. Теята, Насилык, Тивлятвали и Кунчи отлично справлялись с обязанностями тальманов.

К сожалению, другие арктические порты еще не сумели привлечь к работе национальные кадры. Например, в порту Тикси это не только возможно, но и необходимо. Ближайшие к порту Тикси якутские поселения могут выделить для работ в порту вполне достаточное количество рабочей силы.

Задача разумного сокращения штатов арктических портов и уплотнения рабочего дня рабочих и служащих должна быть разрешена как можно скорее. Изучение и анализ работы плавсредств, проведенные в истекшем году в порту Провидения, показали неполную загрузку плавсредств даже в короткий период навигации.

Затруднения в полном и рациональном использовании экипажей этих судов в зимний период нам известны. Поэтому уместно было поднять вопрос о введении для портовых плавсредств двухсменной вахты вместо существующей трехсменной, а оставшимся после сокращения членам экипажа выплачивать дополнительную плату на время навигации за недостающие штатные единицы. Это предложение встретило полную поддержку как со стороны команд судов, так и всех местных организаций. Согласились с этим и центральные хозяйственные и профессиональные органы. Теперь это предложение проведено в жизнь и позволило уже в 1939—1940 годах уменьшить штаты арктических портов на 35 человек и сэкономить на зарплате только за один год около полумиллиона рублей. Одним из следующих этапов в области правильной организации труда и удешевления стоимости наших аппаратов на Крайнем севере должно быть широкое совмещение профессий.

* * *

Порт Тикси выполнил план грузооборота на 85,7%. Порт посетило 95 судов, из которых морских судов 20, речных 57 и портовых 18. Пассажиров прибыло 2 000 человек и отправлено 1 723 чело-

века. Грузооборот порта в 1939 году увеличился по сравнению с 1938 годом на 76%.

Вместе с тем установленные планом нормы не выполнялись: средняя суточная выгрузка генерального груза не превышала 317 *т* против плановых 400 и 600 *т*, а суточная бункеровка — 232 *т* при норме 250 *т*. Средняя производительность труда грузчиков 6—6,5 *т* за человеко-смену при 8 *т* нормы. Наряду с этим отдельные стахановские бригады выполняли нормы на 200—250%.

Порт отремонтировал рейдовый и каботажный флот во-время, но не сумел достаточно эффективно его использовать. Шхуны порта перевезли всего 653 *т* против плана в 1 168 *т*. Тонно-миль сделано 364 053 вместо 634 840. Буксирной тягой порта перевезено 1 550 *т* груза и сделано 793 232 тонно-мили вместо заданных 6 937 *т* и 2 745 445 тонно-миль.

Основные причины невыполнения плана каботажных перевозок заключались в несвоевременном предъявлении грузов Северо-Якутским речным пароходством. К перевозке на Индигирку было намечено 4 987 *т* груза, из которых к открытию навигации предъявлено всего 1 361 *т*, остальные прибыли с Лены после 20 сентября, когда рейсы на Индигирку были уже совершенно невозможны.

Однако этот случай не снимает с порта ответственности за огромный простой судов под грузовыми операциями и плохую организацию перевозок. Правда, в самом начале навигации каботажные перевозки осложнялись плохими метеорологическими условиями, но при правильной эксплоатации судов этот пробел можно было с успехом заполнить в процессе навигации.

Рейдовый флот порта Тикси совершенно недостаточен: Управление морского транспорта не позаботилось снабдить порт необходимым количеством барж, а Пеледуйская верфь не выполнила заказа порта.

Речные баржи после зимнего отстоя были уведены на р. Лену, и к приходу морских судов порт оказался в безвыходном положении, не имея ни одной баржи для перевозки грузов ни в самом порту, ни на Лену.

Плохая подготовка порта к навигации и неправильная организация работ привели к тому, что некоторые морские транспортные суда непроизводительно простаивали в порту под грузовыми операциями по нескольку суток.

* * *

Надо сказать, что все арктические порты в навигацию 1939 года страдали общими бедами.

Недостаточно квалифицированный руководящий состав погрузочных участков не сумел правильно организовать работу и не создал условий для развертывания стахановского движения среди грузчиков. Производители работ не имели никакого представления о перевалочных операциях в портах. Некоторые тальманы сознательно допускали преступную «примазку» рабочим количества переработанных грузов. При вербовке грузчиков отбора не было, и в рабочую среду проникли явно разложившиеся элементы, дезорганизовавшие впоследствии часть грузчиков.

Соцсоревнование проводилось среди бригад слабо. Обмена опытом в работе не было. Организация работ страдала большими дефектами.

На зимнем отстое в порту Тикси

Ни один порт не проводил систематических ежедневных диспетчерских совещаний. Сменно-суточные планы составлялись редко и не доводились до бригад, судов и отдельных механизмов. Наряды на работы заранее не выдавались и результаты работ по окончании смен не вывешивались. Достижения отдельных бригад слабо популяризовались среди всей массы рабочих.

Нормы и расценки на погрузо-разгрузочные работы руководящим составом портов и погрузочных участков не изучались, и бригады грузчиков их не прорабатывали. Твердой политики в нормировании работ не было, и это порождало рваческие тенденции некоторой части отсталых рабочих. Хронометраж, проведенный по некоторым работам, выявил большую потерю времени на непроизводительные простои, подготовительные работы и т. д. Отсутствие простейшей механизации вынуждало выполнять все работы вручную и не давало возможности поднять темпы работы портов.

Тщательной проработки планов и графиков подхода судов, очередности их обработки, согласования работы морского, рейдового и речного флота и т. д. не было ни в одном порту.

Нельзя, однако, считать, что во всем виноваты одни порты. В значительной степени в этом повинны Управление морского транспорта и другие органы Главсевморпути. Не зная своего портового хозяйства, Управление вело подготовку портов к навигации ощупью и не сумело во-время создать портам нормальные условия работы.

Все внимание центра было сконцентрировано на ледокольном и транспортном флоте, о портах думали мало.

Большие простои судов в арктических портах, особенно в Тикси, были вызваны неправильной погрузкой судов в портах отправ-

ления — Мурманске, Архангельске и Владивостоке. Эти организации вообще очень мало считаются с последовательностью и условиями обработки грузов в портах назначения. Так, например, чтобы выгрузить в порту Провидения 60 *т* груза с парохода «Ванцетти», пришлось сначала выгрузить, а затем погрузить обратно 200 *т* груза, адресованного в следующий порт захода. Груз на п/х «Аркос» прибыл на Диксон из Архангельска в хаотическом состоянии, без всякой сепарации по коносаментам и с перепутанными марками. Мурманские грузы потребовали в Тикси нескольких сортировочных перевалок при перегрузке в речные баржи для доставки в разные пункты назначения. Все это не только вызывало простои судов, но и значительно удорожало перевалочные операции.

Приказ начальника ГУСМП № 1145 от 20/VII 1939 года «О судосуточных нормах в арктических портах» обязывал капитанов судов при подходе к порту за 48 часов до прибытия давать радиотелеграфные информации с указанием рода, количества, назначения грузов, их расположения по трюмам и времени предполагаемого прибытия, а за 6 часов до прихода в порт сообщать точное время прибытия в порт и потребность в бункере.

К сожалению, многие суда нарушали эти элементарные правила информации, и поэтому порты не могли во-время подготовиться к приему и обработке судов. Почти все пароходы начинали подготовку своих грузовых средств уже после прибытия в порт. Иногда при этом обнаруживались неисправности судовых механизмов, что также задерживало грузовые операции.

Северо-Якутское речное пароходство во многом осложняло работу порта Тикси, нарушая график подачи речных судов. Морские суда имели большой простой из-за нежелания пароходства принимать грузы непосредственно с морских судов. Порту приходилось выгружать грузы на берег, а после этого вновь грузить их на речные баржи. Таким образом, перевалочные операции обходились значительно дороже, а плохой учет грузов создавал благоприятную почву для хищений.

Несмотря на ряд существенных недостатков, арктические порты в 1939 г. работали гораздо лучше, чем раньше. И все же порты — самый отстающий участок на северной трассе: их пропускная способность не соответствует требованиям возрастающего грузооборота.

Что нужно сделать, чтобы работа арктических портов была нормальной?

Во-первых, форсировать строительство портов; во-вторых, независимо от основной механизации, предусмотренной проектами строительства портов, как можно скорее обеспечить порты простейшими видами механизации; в-третьих, пополнить плавсредства портов; в-четвертых, правильно организовать их работу и, в-пятых, освободить порты от совершенно несвойственных им торговых и сельскохозяйственных функций.

Как же прошла подготовка портов к навигации 1940 года? По плану грузооборот арктических портов на навигацию 1940 года был выше фактического грузооборота 1939 года.

Для ускорения и удешевления погрузо-разгрузочных работ пароходы завезли в порты агрегаты простейшей механизации:

в порт Провидения — 12 ленточных транспортеров «Ленинец» и декавилевские пути с 8 вагонетками;

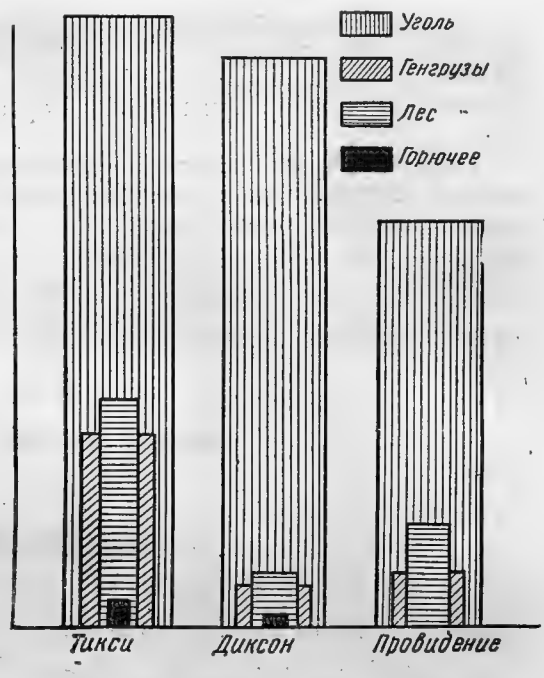
в порт Тикси—1 стационарный транспортер длиной 200 *м*, 9 транспортеров типа «Ленинец», 2 транспортера типа «Самарец»;

причал для генгрузов был оборудован декавилевскими путями и снабжен вагонетками;

остальные механизмы прибыли с опозданием и поэтому в навигацию не были использованы;

в порт Диксон — машину «Флусс» производительностью в 120 *т* в час. Механизация, которой порт Диксон располагал, была реконструирована и отремонтирована; восстанавливаются декавилевские пути на угольной базе о. Конус.

Применение перечисленной механизации позволило почти полностью механизировать перевалку угля у причалов и на рейде.



Соотношение разных видов грузов в грузообороте портов

Вся механизация устанавливалась с расчетом внедрения блидмановских методов работы.

Плановая норма человеко-смены на механизированных работах — 18 *т* на человеко-смену против 9 *т* вручную. Это позволило сократить завоз рабочей силы на 20—25% и, таким образом, удешевило стоимость перевалочных работ.

Плавсредства портов пополнены новыми судами: Пеледуйская верфь дала для порта Тикси 7 барж грузоподъемностью по 450 *т* и 4 баржи грузоподъемностью по 150 *т*. 450-тонные баржи имеют тенты; это позволит производить погрузо-разгрузочные операции при плохих метеорологических условиях и предохранит грузы от порчи.

Баржи пришли в Тикси с первым караваном. Порт имел около 6,5 тысячи тонн несамоходного флота, и его рейдовые работы были обеспечены.

Кроме того, на Качугской верфи строятся железные нефтеналивные баржи. Они должны быть сданы к навигации 1941 года и значительно ускорят слив нефтепродуктов танкерами в порту Тикси.

С открытием навигации 1941 года в порт Тикси направится новый б/п «Медвежонок».

Для порта Диксон заказаны кунгасы грузоподъемностью по 30 *т* каждый. Кунгасы и погрузочный инвентарь для порта Провидения заказаны во Владивостоке.

Ремонтируется и пополняется погрузочный инвентарь в портах Диксон и Тикси.

Мы должны помнить, что работа арктических портов — одно из звеньев общей транспортной цепи и что успех этой работы начи-

нается в портах отправления — в Мурманске, Архангельске и во Владивостоке. Поэтому при погрузке судов нужно думать об условиях разгрузки в арктических портах и о дальнейшей перегрузке для отправки грузов из арктических портов в различные пункты назначения.

Капитаны судов должны строго выполнять все правила предварительной информации о подходе судов. Все грузовые средства суда должны подготовлять в море и по приходе в порт немедленно приступать к погрузочным операциям.

Морские и речные пароходства, конторы и арктические порты должны согласовать точные графики подхода морских и речных судов и установить материальную ответственность за их выполнение.

Н. А. Финякин

УРОКИ ДВУХ АВАРИЙ

Теория о неизбежности аварий в Арктике, особенно в высоких широтах, до сих пор имеет широкое распространение. Именно на основании этой теории аварии в Арктике оправдывают легче, чем происшедшие в любом другом месте. Посадка на мель, навалы, повреждения корпуса и механизмов (потери винтов) считаются обычными и неизбежными явлениями.

Однако анализ большинства аварий показывает, что обстоятельства, при которых они произошли, не специфичны для высоких широт. Правда, тяжелые льды, малознакомые места и штормовые погоды значительно затрудняют работу судов. Но условия эти в равной мере встречаются и в Беринговом, Охотском, Белом и Балтийском морях, где плавание в зимний период значительно труднее, чем в летние месяцы в Арктике. Вместе с тем они не препятствуют сложным и требующим решительного и аккуратного выполнения действиям нашего флота. Следовательно, причины аварий лежат не во внешних условиях, сопровождающих работу флота, а в неумении во-время предусмотреть опасность и избежать ее.

Неправильные действия, поверхностные решения, необдуманный риск — словом, все отрицательные моменты в эксплоатации морского арктического флота объясняются ссылкой на специфическую обстановку.

Все случаи аварий, за очень небольшим исключением, свидетельствуют о чьей-то плохой работе; следовательно, почти каждой аварии можно было избежать. В одних случаях судно было выпущено в ответственное плавание неисправным в техническом отношении, в других — назначен неподходящий и малоопытный состав, в третьих — капитан и его помощники проявили легкомыслие и беспечность и т. д. и т. п.

Например, на м/б «Полярный», по распоряжению начальника порта Диксон, были назначены неквалифицированные старшина и моторист. В результате катер, поставленный на коротком бакштове, разбился о брандвахту и затонул.

На п/х «Десна» Арктикснаб отправил из Москвы груз с общим названием «радиоаппаратура». В состав этой аппаратуры входили заряженные аккумуляторы. При качке кислота аккумуляторов пролилась, — повидимому, произошло короткое замыкание и возник пожар, охвативший большую часть трюма. В этом же трюме и на палубе

16—2

перевозилось более сотни тонн нефтепродуктов (лигроин, бензин); на борту находилось 178 пассажиров. Судно избежало гибели только благодаря правильным и решительным действиям капитана, выбросившегося на берег и затопившего трюм; люди, кроме семи человек, оставшихся для тушения пожара, были предварительно высажены.

Подобные случаи недооценки опасностей от скрытой погрузки легковоспламеняющихся грузов не единичны. В 1937 г., когда п/х «Ильмень» зимовал в Ледовитом океане, понадобилось достать часть груза из его трюма. Во время перевалки среди радиооборудования было неожиданно обнаружено значительное количество серной кислоты, отправленной с одной полярной станции на другую. Погруженная в трюм без осведомления администрации судна кислота также могла привести к несчастному случаю.

Но чаще всего аварии происходят по вине судоводителей и судомехаников. Повреждения механизмов рассматриваются как нормальные явления, редко фиксируются и почти не расследуются.

Из общего числа аварий значительный процент и наиболее крупные относятся к недостаткам в работе судоводителей. Навалы, посадки на мель, повреждения корпусов во льду бывают почти ежегодно в результате грубого упущения в судовой службе.

Разбор причин гибели ряда судов установил, что происшедшие аварии нельзя объяснять характером гидрографических работ или особенностями плавания в полярных водах.

Для подтверждения этих выводов приведем недавние посадки на мель л/п «Садко» и г/с «Зюйд», которые являются самыми большими авариями в 1939 году.

Л/п «Садко», производя судовой промер в архипелаге Норденшельда в районе о. Макарова, шел вдоль южного берега острова, по глубинам 49, 48, 47 *м*, в расстоянии 1,4 мили от северо-западной его оконечности.

На предыдущих галсах эта оконечность была пройдена в ¾ мили от берега.

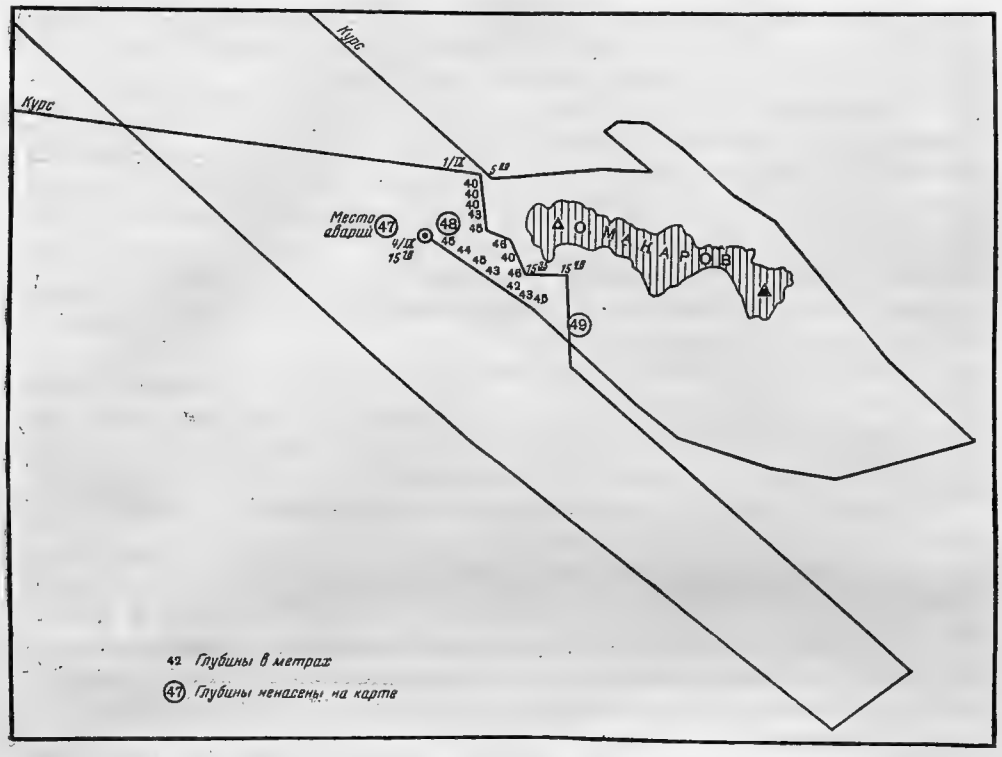
На судне вели прокладку по карте № 1549 ГУ, изданной в 1938 г., откорректированной по работам г/с «Торос».

Стояла ясная и теплая погода; пользуясь хорошей видимостью, шли полным ходом, часто определяясь по пеленгам и имея надежную поправку компаса. Через каждые 2 минуты глубины измерялись эхолотом, который отбивал 27—28 саж. В 15 ч. 12 мин. эхолот показал глубину 26 саж.

Через 3 минуты аппарат неожиданно перестал регистрировать отсчет и стал писать сплошную линию. Работавший у прибора гидрограф крикнул входившему в штурманскую рубку вахтенному помощнику: «Эхолот глубины не дает». Вахтенный второй помощник выбежал на мостик и дал машине полный ход назад.

В этот момент судно ударилось днищем и село на каменистую банку.

Работа машины полным задним ходом оказалась для съемки с мели недостаточной. Произвели промер вокруг судна на шлюпке. Выяснилось, что л/п «Садко» сидит на каменистом рифе средней частью корпуса, от полубака до средней надстройки. Наименьшая глубина — 2 саж. 4 фута; форштевень погружен на 15½ футов в воду, ахтерштевень — на 18 футов. Осадка парохода до посадки была: носа 16 футов, кормы 18 футов. После удара водяные цистерны №№ 1, 2, 3 и 4 заполнились водой и откачке не поддавались.



Место аварии ледокольного парохода «Садко»

Выкопировка с карты № 1549 показывает плавание л/п «Садко» у о. Макарова и место посадки.

Для помощи был вызван л/п «Сибиряков», и после того как выяснилось, что он не может снять «Садко», пришел л/к «Ермак». Первая попытка стащить аварийное судно с камней оказалась безрезультатной. Тогда за борт было выгружено около 300 *т* угля, и л/к «Ермак» работой всех своих машин снял «Садко» на свободную воду.

Убытки от посадки составляют более 2 млн. рублей. Вследствие повреждения л/п «Садко» порученные ему исследовательские работы не были выполнены.

Разберем причину посадки.

Гидрографическое судно предназначается для работы в необследованных или мало обследованных водах. Практика описных работ указывает, что при повторных пробегах судно может поддерживать скорость хода от 6 до 8 узлов, если оно плавает вдоль возвышенного берега, от которого рекомендуется держаться в 1,5—2 милях.

Командный состав парохода и руководство гидрографической экспедиции были уверены, что опасности в данном районе нет. Эта уверенность была основана на опыте прежних подходов к острову. За несколько суток до посадки л/п «Садко» подходил к западной части острова, становился на якоре в полумиле от берега, затем проходил вдоль берега к огню. Еще раз пароход подходил к берегу со стороны о. Герберштейна, затем дважды отходил от него. Каждый раз эхолот отмечал ровные, большие глубины. В прежние навигации такие

же глубины были получены в районе этих островов л/п «Малыгин», л/п «Седов» и другими попутными судами. Кроме того, и лоция указывает, что западный берег острова приглубый.

Эти моменты в общем оправдывают действие командования л/п «Садко», что, очевидно, и было принято во внимание аварийными комиссиями. Отрицательными же фактами управления судном являлись другие, на первый взгляд малозначительные обстоятельства, которые не были учтены капитаном, за что распоряжением руководства он и был понижен в должности.

Ответственность за безопасность плавания в гидрографических экспедициях лежит на начальнике экспедиции. Но его помощником по наблюдению за этой безопасностью остается капитан, на которого никакие другие работы вследствие этого не распространяются.

По установившемуся порядку, руководителям экспедиции — следовательно, начальнику и капитану — рекомендуется заранее тщательно знакомиться с районом предстоящего плавания по материалам прежних рейсов и по существующим пособиям.

В данном случае к таким материалам относились: а) описные работы л/п «Малыгин» в 1937 г., капитан которого указывал, что у о. Казак (вблизи о. Макарова) среди глубин в 35—40 *м* была обнаружена отличительная глубина в 16—17 *м;* б) рейсовое донесение капитана л/п «Сибиряков», в котором упоминалось о банке, открытой в 1938 г. у о. Макарова. Кроме того, лоция предупреждает о необходимости считаться с особенностями берега и зависимостью грунта от характера берега. Учитывая эти особенности, и надлежит обеспечивать безопасное плавание.

Все острова архипелага каменистые, море тщательно не обследовано, обнаруживаются ежегодно банки и рифы и положение островов и берега уточняется. Все это служило серьезным признаком небезопасности плавания, и это обязывало особенно осторожно вести судно, не применяя в данном случае полного хода, который и в нормальных условиях гидрографических работ относится к рискованному.

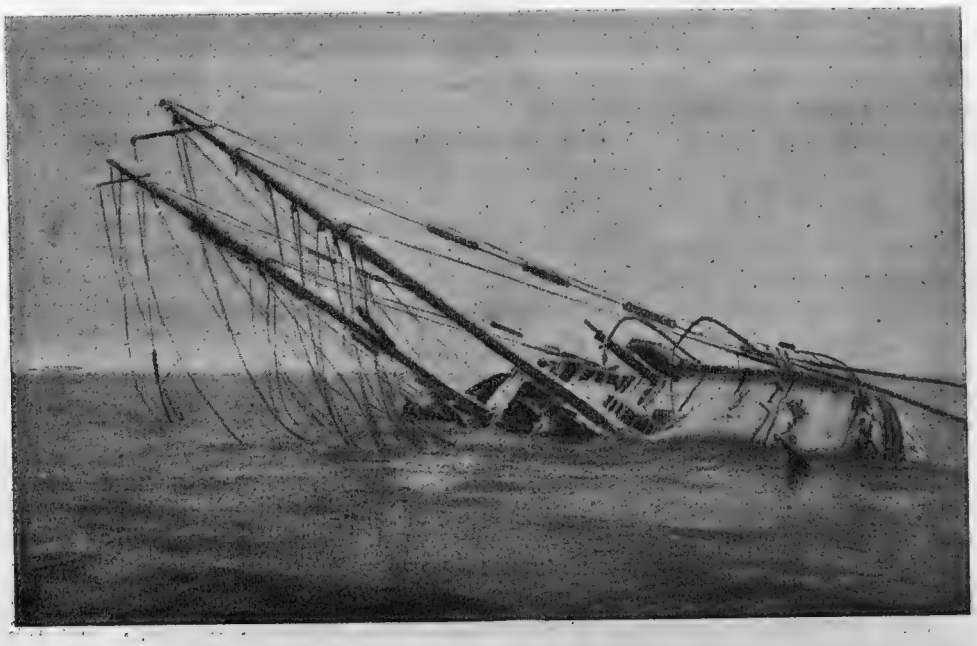
Командованием л/п «Садко» было нарушено лишь одно правило навигации, а именно: плавая вблизи малознакомого скалистого берега, считать море вокруг него не чистым до тех пор, пока не появится уверенность в противоположном.

Руководство л/п «Садко» недостаточно посчиталось с этим, и судно следовало в незнакомом районе слишком значительным ходом, который только способствовал большему повреждению судна от ударов о камни.

Как и во всех происшествиях и аварийных случаях, невыполнение одного из правил управления судном сразу же ведет к серьезным и иногда непоправимым последствиям. Поэтому никакие ссылки на производственный риск, ускоренные темпы работ, напряженный план и т. д. не могут оправдывать пренебрежения к безопасности плавания.

Все правила внутренней службы на кораблях выработаны вековой практикой, и почти любое из них подтверждается примером повреждения, а иногда и гибели корабля. Поэтому точное и строгое соблюдение правил службы столь же необходимо, как и умелое управление кораблем и как надежная его постройка.

Если на л/п «Садко» нарушение одного только правила судовождения привело к большой аварии, то, когда этих нарушений несколько, крушение становится неизбежным.



Положение гидрографического судна «Зюйд» 30 сентября 1939 г.

Это подтверждается примером гибели гидрографического судна «Зюйд». Обстоятельства его крушения таковы, что можно было бы удивляться, если бы плавание его прошло без всяких происшествий.

Построенное в 1939 г., г/с «Зюйд» вышло в свой первый рейс. Оно отправлялось на зимовку в Карское море для проведения там гидрографических работ. В плавание судно было выпущено с рядом серьезных недоделок: имелась сильная течь через якорные клюзы и палубные шпигаты, воздушные баллоны машины пропускали воздух, два вспомогательных дизеля были установлены без проверки и чистки и в плавании вышли из действия.

Старший механик требовал устранения перечисленных недостатков, а капитан — замены старшего помощника, но руководство Гидрографического управления заставило капитана выйти в море.

Хотя недоделки и затрудняли работу экипажа, судно могло без аварии дойти к месту назначения.

С момента выхода из Архангельска г/с «Зюйд» следовало без лага и скорость его определялась на-глаз. Капитан объяснял это тем, что лаги, которыми он располагал, были предназначены для судов с большими скоростями.

Вообще капитан оказался малоквалифицированным работником. Отправляясь в дальнее плавание, он не потрудился ознакомиться по соответствующим руководствам и пособиям с условиями плавания в предстоящем рейсе. На судне не было книг с описанием огней и знаков Северного ледовитого океана, не было ежегодника приливов, кода радиосигналов и расписания работ радиостанций Главсевморпути.

Лот Томсона, поставленный на судно при постройке на верфи, был неисправен, второй лот, имевшийся у экспедиционных работников, в плавании не установлен; поэтому глубина моря в необходимых случаях не измерялась.

По выходе из Югорского Шара для следования Карским морем был проложен курс, близкий к рекомендованному. Но из-за неподготовленности к плаванию по лоциям и другим пособиям капитан впоследствии изменил этот курс и пошел в районе о. Белого на сближение с берегом с целью ориентировки. В дальнейшем он объяснял это тем, что у него не было уверенности в счислении: оно велось без лага, а радиопеленгу рации Амдермы, который показывал, что судно находится правее и позади счисления, он не придавал должного значения. В дальнейшем, сомневаясь в радиопеленгаторе на судне, им совсем не пользовались.

Старшему помощнику, стоявшему вахту, было дано распоряжение: как только откроется берег, лечь вдоль него на прежний курс. Однако старпом самовольно изменил курс еще ближе к берегу и, по словам вахтенного матроса, если не спал, то дремал на диване в штурманской рубке и за всю вахту выходил на мостик только два раза на несколько минут. Даже когда изменился цвет воды (о чем доложил вахтенный матрос) и показались буруны, старпом не вышел на мостик. Судно полным ходом, с поднятыми парусами при попутном ветре неслось к берегу. Когда открылся берег, вышедший на мостик капитан лишь незначительно изменил курс; судно продолжало итти той же скоростью.

Эти основные недочеты в судовождении привели к тому, что г/с «Зюйд» 20/IX утром наскочило на мель к западу от пролива Малыгина, а затем последовала и полная его гибель.

После появления течи в корпусе воду выкачивали только одной помпой главного двигателя производительностью около 5 *т* в час. Остальные спасательные средства бездействовали или работали неудовлетворительно: переносная мотопомпа (в свое время не опробованная) стояла на палубе, заваленная грузом, ручной брандспойт не имел соединительных гаек на шлангах, пожарную помпу нельзя было пустить из-за неисправности компрессора у дизель-динамо.

На оказание помощи г/с «Зюйд» было отвлечено несколько судов, в том числе л/к «Ленин». Однако по причине большого мелководья судно снять не удалось. Экипаж судна был вынужден его оставить. Спасены лишь некоторые ценные приборы и штурманское оборудование.

Задание, возложенное на экспедицию г/с «Зюйд», осталось невыполненным, и гибель его отразится на гидрографических работах ближайших лет.

Капитан и старший помощник понесли заслуженное наказание. Назначение такого капитана в ответственный рейс было ошибкой. Следовало сначала привить ему культурные приемы работы, позволив плавание под руководством опытного лица. Еще большей ошибкой было назначение старшего помощника и оставление его на судне вопреки протесту капитана. Старший помощник часто пьянствовал, проспал на диване почти всю свою вахту, окончившуюся столь печально, и в ответственный момент спасения судна также оказался пьяным и спал в своей каюте.

Выпуск судна в море с неисправными механизмами был сделан вопреки воле капитана под нажимом начальника Гидрографического управления, угрожавшего капитану отменой экспедиции, с последующим наказанием и отнесением убытков за счет виновных. Убытки действительно последовали! Спрашивается, где же был судовой и портовый надзор?

Истинных виновников этой аварии много. Ее могло и не быть, если бы руководители Гидрографического управления и судовой надзор вдумчиво отнеслись к делу, которое они возглавляют. И, конечно, при элементарной внимательности к работе со стороны капитана и старшего помощника аварии судна можно было избежать.

Приведенные примеры аварий показывают, что причины их отнюдь не связаны с условиями плавания в Арктике, а заключаются в организационных неполадках.

Если бы продолжить перечисление аварийных случаев, они еще раз подтвердили бы, что аварии происходят именно на тех этапах эксплоатационной работы, которые плохо выполняют свои функции. Условия, благоприятствующие авариям, заложены в недостаточной квалификации кадров, их текучести, в недостатке дисциплины, плохом техническом состоянии судна, неудовлетворительном снабжении и т. д., словом — в отрицательных сторонах управления флотом.

ИЗ ОПЫТА ПРОШЛЫХ НАВИГАЦИЙ

А. И. Минеев

МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ 1938 года В ЗАПАДНОМ СЕКТОРЕ

Навигация 1938 года в Западном секторе Арктики характерна особыми обстоятельствами, которые отсутствовали в навигациях прошлых лет.

В значительной мере это была навигация спасательная. Нужно было вырвать из ледового плена 25 кораблей, зазимовавших с 1937 года в разных точках Арктики. Большинство судов дрейфовало во льдах без угля. Поэтому их следовало освободить до сильных подвижек, которые могли раздавить или тяжело повредить суда, лишенные возможности двигаться. Отсутствие угля не позволило бы кораблям выйти из дрейфа даже при достаточном разрушении и разрежении льдов.

Такое катастрофическое положение на трассе Северного морского пути создалось в результате зазнайства и самоуспокоенности ряда руководящих работников Главсевморпути и подлой деятельности врагов народа, пробравшихся в наши ряды.

Всего в Арктике зимовало 5 караванов судов. Для вывода их надо было выделить наиболее мощные ледокольные силы. Между тем большинство ледоколов и ледокольных пароходов тоже находилось в дрейфе. Это обстоятельство особенно осложняло организацию морских операций 1938 года, тем более что сроки вывода судов совпадали со сроками начала нормальных перевозок. Фактически, если не считать арендованного л/п «Мурман», в строю находился один л/к «Ермак». Л/к «И. Сталин» и л/п «Дежнев» не были готовы к началу навигации.

Положение облегчалось благоприятным расположением льдов по трассе Северного морского пути и уменьшением плана грузовых и пассажирских перевозок.

Основные задачи навигации 1938 года по Западному сектору заключались в выводе зимовавших караванов, в нормальной проводке транспортных судов и обеспечении Карских операций.

Расположение зимовавших судов было следующее:

Л/п «Русанов», п/х «Рошаль» и п/х «Пролетарий»—у Земли Франца-Иосифа.

Караван из 6 иностранных судов — у восточного берега о. Диксон.

Л/к «Литке», п/х «Правда», «Моссовет», «Крестьянин», «Урицкий», б/п «Молоков» — у южного берега о. Большевик.

Л/к «Ленин», п/х «Ильмень», «Товарищ Сталин», «Рабочий»[1], «Диксон», «Камчадал» — в дрейфе в море Лаптевых.

Л/п «Садко», «Малыгин» и «Седов»— в дрейфе в Центральном полярном бассейне.

Л/к «Красин» находился в бухте Кожевникова.

Г/с «Смольный» дрейфовало у дельты р. Лены.

Таким образом, зимующие суда были разбросаны на громадном пространстве от Земли Франца-Иосифа до меридиана о. Котельный.

Караван судов навигации 1938 года должен был состоять, по предварительному плану, из шести единиц: т/х «Волга», «Балхаш», «Уралмаш», «Мироныч», «Сталинград», «Пушкин». Два из них должны были итти до Тикси, два — в комбинированный рейс Тикси — Кожевниково, один — до м. Челюскина и один — как снабженец полярных станций северо-восточной части Карского моря.

Итак, в море Лаптевых следовало провести 4 судна и два довести до м. Челюскина.

Третьей задачей являлось обеспечение плавания судов Карских операций.

Какими средствами располагал Западный сектор?

1. На л/к «И. Сталин» возлагалась проводка каравана навигации 1938 года, освобождение каравана «Литке» и освобождение каравана «Садко».

2. Л/к «Ермак» должен был вывести из б. Тихой (ЗФИ) караван л/п «Русанов» и караван иностранных судов, зимовавших у о. Диксон, и после этого итти в помощь л/к «И. Сталин».

3. Л/к «Красин», зимовавший в бухте Кожевникова, должен был забункероваться зимою нордвикским углем и вывести караван «Ленина», после чего отправиться для обеспечения операций в Восточном секторе Арктики.

4. Л/п «Мурман» — обеспечить Карские операции и по возможности перебросить снабжение для некоторых полярных станций Западного сектора.

5. З/с «Мурманец» — провести разведку льда в районах операций в Карском море и пр. Вилькицкого.

6. З/с «Темп» — снабдить о. Котельный авиагорючим и разведать льды в море Лаптевых.

7. Т/х «Волга» — угольщик для снабжения ледоколов углем в море.

8. Для транспортных целей было выделено 5 судов: п/х «Балхаш», «Уралмаш», «Мироныч», «Сталинград», «Пушкин» и танкер «Юкагир», пришедший с востока с грузом нефтепродуктов.

9. Для целей авиаразведки льда в Карском море и море Лаптевых был выделен отряд полярной авиации: а) «Консолидейтед» — пилот М. И. Козлов, б) «Дорнье-Валь»—пилот В. М. Махоткин, в) «Дорнье-Валь»—пилот Е. Н. Николаев, г) «Дорнье-Валь»—пилот Н. Л. Сыроквашa, е) «Дорнье-Валь»—пилот И. И. Черевичный, ж) «Дорнье-Валь»—пилот Г. Е. Купчин.

Самолет т. Козлова по своим данным мог покрывать большие расстояния и предназначался для дальних стратегических разведок, обеспечивающих подход л/к «И. Сталин» к каравану «Садко». Все остальные самолеты должны были освещать районы, в которых

---

[1] П/х «Рабочий» зимою затонул, раздавленный льдами.

работали ледоколы по выводу зимующих караванов «Литке» и «Ленина» и по проводке судов навигации 1938 года.

На практике эти средства уменьшались, так как л/к «И. Сталин» был готов только к концу навигации.

Прогнозы ледовой обстановки

Общая характеристика ледовой обстановки, данная Междуведомственным бюро ледовых прогнозов на заседании от 26 мая 1938 года, выявила следующее:

«1. Вскрытие пролива Маточкин Шар ожидается не позднее второй декады июля, Югорского Шара — в начале июня.

2. По южной части Карского моря — состояние будет относительно благоприятным для плавания даже в первой половине навигации. Однако рекомендуется начать операции по проводке карских судов с первых чисел августа, а не в июле.

3. На участке трассы о. Диксон — м. Челюскина и в проливе Вилькицкого ожидаются благоприятные навигационные условия, особенно в первую половину навигации. В конце августа и сентябре возможно скопление льдов в восточной части Карского моря, что может создать временные затруднения для навигации.

4. В море Лаптевых ожидаются благоприятные для навигации условия. Что касается каравана «Садко» и «Ленин», то следует ожидать нахождения обоих караванов примерно в тех же районах, где они находились весной. Вынос «Садко» севернее 81-й параллели, а каравана «Ленин» севернее 78-й параллели считается маловероятным. Продвижение группы «Садко» на запад больше чем на 2° маловероятно».

Прогноз следует считать неудовлетворительным: практика внесла в него существенные поправки. Вскрытие проливов произошло с опозданием против прогноза, а плавание в южной части Карского моря иностранных судов без проводки ледокола началось в середине последней декады июля. Первым иностранным судном, прошедшим из Баренцова моря в Карское через Юшар 24/VII, был п/х «Маркгам Аббей», проследовавший самостоятельно в Енисейский залив, не встретив льда. Лед, прижатый к восточной стороне о. Новая Земля, не позволял судам пользоваться проливом Матшар (до середины августа), а остальная южная часть Карского моря была более благоприятна для плавания, чем указывал прогноз.

В восточной части Карского моря и пр. Вилькицкого состояние льда было противоположно утверждениям прогноза. В первой половине навигации море и пролив были забиты льдом; в июле плавание там вряд ли было возможно, если не считать прибрежной полыньи у самого берега о. Большевик, в которую смог пройти в середине июля бот «Мурманец». Но это была слепая полынья, не имевшая выхода на восток. В августе положение значительно облегчилось, а в сентябре в восточной части Карского моря и пр. Вилькицкого льда было мало.

Море Лаптевых, вопреки прогнозу, на протяжении всей навигации представляло значительные трудности в своей западной части. Проход каравана на восток возможно было осуществить только у самого берега — даже в сентябре на обратном пути этот район не очистился от льда.

В отношении каравана «Ленин» прогноз подтвердился, чего нельзя сказать о караване «Садко», так как к моменту подхода «Ермака» он находился на 83°4′ с. ш.

Линейный краснознаменный ледокол «Ермак»

Все это показывает, насколько важно иметь перед началом навигации так называемую преднавигационную авиаразведку для корректирования ледовых прогнозов и установления действительного расположения льдов в важнейших частях Северного морского пути.

Начало навигации 1938 года следует считать с момента выхода л/к «Ермак» из Мурманска на ЗФИ.

Поход л/к «Ермак» к Земле Франца-Иосифа

Этот поход характерен небывало ранним сроком прибытия в б. Тихую. Но, судя по наблюдениям в зиму 1937/38 года, которые произвели зимовавшие там летчики (в этот год летный состав впервые имел возможность видеть зимой обстановку в районе Земли Франца-Иосифа), этот поход можно было осуществить и в более раннее время. Повидимому, линейный ледокол может плавать к ЗФИ круглый год (конечно, к побережью, а не в проливах).

Л/к «Ермак» вышел из Мурманска 23 мая и подошел к Земле Франца-Иосифа 31 мая, потратив на переход всего 8 суток. Можно было сделать переход еще скорее, но л/к «Ермак» допустил одну тактическую ошибку в выборе курса. Кстати, это была единственная его ошибка, допущенная в навигацию 1938 года.

Эта ошибка заключалась в том, что л/к «Ермак» признал апрельские сведения авиаразведки устаревшими и ориентировался на более позднюю разведку бота «Нерпа», что, в конечном итоге, его и подвело.

«Нерпа» сообщала о наличии языка чистой воды на восток от его курса, и «Ермак», следуя этому указанию, попал в очень тяжелые льды; в результате, идя корпусом, потратил на поход, как было сказано выше, 8 суток. На обратном пути «Ермак» избрал направление согласно указаниям апрельской авиаразведки, и путь оказался исключительно благоприятным.

В б. Тихой «Ермак» в течение двух суток подготовил караван «Русанова» в состояние, пригодное для похода (по графику было дано четверо суток), и 2 июня вышел на Мурманск, куда благополучно прибыл 7 июня.

На обратный путь «Ермак», имея за собой три судна, тем не менее затратил времени на трое суток меньше, чем на поход к Земле Франца-Иосифа.

Вывод каравана судов от о. Диксон и бункеровка л/к «Ермак»

Следующей операцией, предстоявшей л/к «Ермак», был вывод каравана судов, зимовавших у о. Диксон. В Мурманске «Ермак» должен был заняться чисткой котлов и рядом других неизбежных работ, которые желательно осуществлять в условиях портовой стоянки. Работы, включая и бункеровку, были закончены 16 июня, и «Ермак» был готов к выходу в море.

Из-за отсутствия сведений авиаразведки о состоянии льда и нежелания посылать ледокол вслепую л/к «Ермак» был задержан в Мурманске на целых 10 суток. Только 26 июня дано было распоряжение о выходе в море (по графику «Ермак» должен был возвратиться в Мурманск 18 июня, пробыть там 10 суток и 28 июня выйти на Диксон).

Предполагалось, что «Ермак» будет итти на Диксон через Матшар, но по сведениям полярной станции к этому времени там пути еще не было; поэтому он пошел на Юшар, который к тому времени был чист.

Выйдя из Юшара, ледокол избрал путь на восток, попал в Ямальскую полынью и быстро дошел до о. Диксон. На этот путь «Ермак» затратил неполных 6 суток, придя к Диксону 1 июля (по графику на этот переход полагалось около 8 суток).

В бухте Диксон был еще невзломанный лед. Но к месту зимовки судов ледокол подошел без всякого труда, выколол их из припая, перегрузил на суда доставленные для них грузы и людей, дал им необходимый бункер и двинулся с этой искалеченной армадой на запад.

Обратный поход проходил успешно: лед был встречен только почти перед самым Юшаром, так как караван несколько отклонился к северо-западу. Тут сохранился тот же язык льда, который л/к «Ермак» обходил к югу при походе к о. Диксон. К этому времени в Варнек прилетел Махоткин. Облетав этот район, он указал «Ермаку» путь к Юшару. Благодаря этому «Ермак» без особых хлопот со всем караваном скоро был в б. Варнек.

У о. Диксон «Ермак» пробыл с 1 по 6 июля, а в Юшар прибыл 9 июля. Таким образом, на всю операцию он потратил 13 суток вместо 21 суток по графику.

В б. Варнек «Ермак» дополнительно забункеровал суда и 12 июля освободился от всех своих обязательств по отношению к иностранным судам.

До этого времени операции развертывались достаточно точно и с предельно возможной быстротой, в Варнеке же произошла первая крупная заминка.

Когда выяснилось, что «Ермак» не может взять уголь на Диксоне, было принято решение бункеровать его в б. Варнек. Для этой цели направлялся п/х «Революционер», вышедший из Баренцбурга с грузом угля 4 июля.

Однако Горно-Геологическое и Морское управления, а также Наркомвод подняли вопрос о выделении для этой цели п/х «Скокгейм», так как на «Революционере» уголь был плохого качества.

Руководство Главсевморпути приняло это предложение, которое, к сожалению, не было доведено до конца. Рейс «Революционера» в бухту Варнек был отменен, а капитану п/х «Скокгейм» дано было указание итти в б. Варнек. Но с владельцем п/х «Скокгейм» об изменении маршрута судна не договорились. В результате «Скокгейм» пошел сначала в Мурманск, и это еще больше задержало его приход в б. Варнек.

Только 18 июля «Скокгейм» пришел в б. Варнек.

При разборе операции ясно видно, что изменение первоначального решения было ошибкой. Если бы «Ермак» и принял с п/х «Революционер» примерно 1 400 *т* высокозольного угля, в этом не было бы ничего угрожающего. Вместе с ледоколом выходил в операцию т/х «Волга», имевший 3 000 *т* угля, и на самом «Ермаке» оставалось еще примерно 1 600 *т* высококачественного угля, кроме принятых 1 400 *т*. Некоторый пережог низкосортного угля составил бы сравнительно небольшой процент к общему ресурсу в 6 000 *т* (3 000 *т* — запас на угольщике и 3 000 — бункер ледокола). В то же время потеря в 9,5 суток чрезвычайно тяжело сказалась на всех дальнейших операциях; подтверждение этому мы находим в телеграфном сообщении начальника операций т. М. И. Шевелева с борта л/к «Ермак» о тяжелых условиях подхода к каравану л/к «Литке»: «...приходится расплачиваться за потерю пяти дней Юшаре». При этом т. Шевелев не считает дополнительных 4 суток, затраченных ледоколом на бунке-

ровку судов каравана. Последующие операции л/к «Ермак» в силу этого сдвинулись на 9 суток.

Взяв полный бункер с п/х «Скокгейм», «Ермак» 20 июля вышел на восток для вывода каравана л/к «Литке».

Оттуда поступали сведения, что припай разрушается, до воды осталось всего 400 *м*, между берегом и льдом образовалась полынья и припай еле держится. При таком положении обезугленный караван могло вынести на восток — в море Лаптевых, а затем увлечь дрейфом к северу.

Л/п «Мурман» сильно запаздывал. Поэтому т. Махоткину было поручено выяснить ледовую обстановку в западной части Карского моря и по восточному берегу Новой Земли. Следовало выяснить характер и количество льда, чтобы в разгар навигации не было неприятных неожиданностей.

Авиаразведка показала, что в западной части Карского моря и у восточного берега Новой Земли лед держался сплошным массивом. Пролив Маточкин Шар был еще недоступен для плавания. Путь же через Югорский Шар на о-ва Белый и Диксон был совершенно свободен, за исключением незначительных скоплений и поясин льда.

В силу этого пришлось изменить график и приказать всем судам навигации направиться через Юшар на о. Белый — Диксон.

Суда должны были пользоваться этим путем до тех пор, пока пролив Маточкин Шар не очистится совершенно и прибрежный массив льда не уйдет на восток. Все это время суда плавали благополучно, если не считать п/х «Мироныч».

П/х «Мироныч» вышел из Мурманска 20/VII 1938 года, о чем донес телеграммой и просил указать, каким проливом следовать. Штаб приказал следовать через Югорский Шар и дважды повторил это распоряжение. Хотя капитан п/х «Мироныч» получил распоряжение Штаба 22/VII, он все же шел на Маточкин Шар и в результате попал в непроходимые для парохода льды и был вынужден возвратиться в Юшар. В результате этого 69 ходовых часов было бесполезно потеряно.

Поход л/к «Ермак» к каравану «Литке»

В то время, когда «Ермак» стоял в б. Варнек в ожидании угольщика, бот «Мурманец», по заданию Штаба, разведывал пути подхода к каравану «Литке».

16 июля «Мурманец» прошел мимо м. Неупокоева, следуя по курсу о. Воронина — мыс Гусиный Нос — м. Неупокоева. При входе в пр. Вилькицкого встретил чистые воды, дальше к востоку льда становилось больше, но он был вполне проходим для «Мурманца». К вечеру 18 июля «Мурманец» без труда возвратился к о. Воронина. Позже этот проход плотно закрылся подошедшим с северо-запада льдом.

Из этого видно, что время, потерянное «Ермаком» на ожидание угольщика в б. Варнек, не позволило использовать благоприятную обстановку у м. Неупокоева для прохода к каравану «Литке».

Когда л/к «Ермак» пошел к каравану «Литке», к проливам подходило первое иностранное судно «Маркгам Аббей». Капитану п/х «Мироныч» т. Прокофьеву было дано распоряжение обождать в Югорском Шаре п/х «Маркгам Аббей», провести его через пролив и указать, что по курсу Юшар — Белый — Диксон льда нигде нет.

Но п/х «Мироныч» подошел к Юшару с таким опозданием, что «Маркгам Аббей», не ожидая проводки, сам прошел Юшар и благополучно проследовал в Енисейский залив.

Л/к «Ермак» вышел на восток из б. Варнек 20 июля 1938 года, взяв курс к северу от о-вов Известий, Исаченко, Кирова и Воронина. В Карском море льды были встречены только между 81-м и 89-м меридианами, дальше, до 94-го меридиана льда не было. На подходах к мысу Неупокоева 25 июля «Ермак» вошел в лед, очень быстро достигший большой мощности и сплоченности.

Лед на пути к м. Неупокоева представлял собою громадное торосистое поле очень крепкого зеленоватого льда сплоченностью в 9 баллов. Остатки суток 25-го, весь день 26-го и часть 27-го ледокол искал какую-нибудь слабину во льду, чтобы войти в полынью под южным берегом о. Большевик. За кормой мы имели т/х «Волга» и з/с «Мурманец», с которыми перед тем встретились.

Но все наши попытки были безуспешны. В одном месте состояние льда подавало некоторые надежды, и мы особенно настойчиво старались расколотить это препятствие. Три часа бил «Ермак» эту перемычку в полную меру своих сил и за это время успел пробить путь не на полную длину своего корпуса.

Пришлось прекратить продвижение в этом направлении, так как это только напрасно уродовало корпус ледокола.

Пытаясь форсировать лед в разных местах в направлении м. Неупокоева, мы убедились, что этот лед усилиям ледокола не поддается.

Нужно было выяснить, есть ли в этом районе проход или его в данное время нет.

Выяснение было поручено авиации. Самолеты должны были найти проход к м. Неупокоева и указать его «Ермаку». Сплошной туман, стоявший в этом районе в течение 8 суток, мешал авиации. Конкретного ответа мы не получили.

Все же эти полеты дали нам сведения о северной границе льдов.

Пришло время решать — ждать улучшения обстановки для прохода мимо м. Неупокоева или искать другого, может быть более длинного, но более проходимого пути?

Старая истина, что «терпение есть величайшая добродетель полярника», была в данном случае неприменима: во-первых, мы могли действовать, а во-вторых — ожидание в этом коварном районе было опасно.

За время ожидания дрейф мог снести нас в горло пр. Шокальского, что было бы весьма неприятно, тем более что мы имели при себе т/х «Волга» и з/с «Мурманец». Кроме того, льды могли нас зажать, и тогда «Ермак» на некоторое время в решающий момент навигации мог выйти из строя. Главная же причина заключалась в том, что мы должны были спешить на помощь обезуглененному каравану.

Штаб не считал возможным итти на какой-либо, хотя бы и минимальный, риск.

Прежде всего нужно было сохранить полную свободу действий, поэтому мы решили выйти из льда на чистую воду, что и было осуществлено 27 июля.

Нас вынуждало торопиться и то, что с запада вот-вот должен был подойти караван навигации 1938 года, который мы должны были провести на восток. В случае нашего промедления каравану пришлось бы стоять в бездействии и ждать, пока «Ермак» освободится после вывода каравана «Литке».

В процессе попыток прохода к м. Неупокоева выяснилось, что по состоянию льда итти к каравану «Литке» вместе с т/х «Волга» нельзя.

В силу этого было принято следующее решение.

Обойти кромку льда, проходившую в 30 милях к северу от о. Русского, снять с т/х «Волга» все, что находилось на нем для зимующих судов, максимально забункеровать л/к «Ермак», взяв уголь даже на палубу, и итти к каравану «Литке»», оставив т/х «Волга» на чистой воде у о. Кирова как резервную угольную базу. Уголь зимовавшим судам дать из запасов л/к «Ермак».

Закончив в ночь на 28 июля полное снабжение ледокола углем и взяв все грузы для зимующих судов, ледокол вошел в лед, рассчитывая пробиться к о-вам Гейберга и, обогнув их, итти к каравану «Литке».

Здесь мы встретили льды совершенно другого характера, чем на пути к м. Неупокоева. Хотя по балльности лед был местами даже выше, но он разрушался. Поэтому до меридиана мыса Неупокоева мы продвигались неплохо, иногда со скоростью около 2 узлов.

Пройдя меридиан Неупокоева, мы стали пробиваться прямо на север, чтобы выйти в береговую полынью, на которую указывали сообщения с каравана и отрывочные сведения авиаразведки. На нашем пути встречались мощные поля льда, напоминавшие по характеру поля на подходах к м. Неупокоева. Эти льды все время отжимали нас на восток.

Пришлось продвигаться только там, где позволял лед, но все же мы рассчитывали пробиться в береговую полынью.

Лед, окружавший ледокол в пути, послушный приливам и отливам, часто сжимало, и порой при полной форсировке машин мы не продвигались и мили в час; приходилось останавливаться, чтобы бесцельно не жечь уголь и не бить корпус и механизмы судна.

Таким образом, постоянно меняя курсы, используя малейшую возможность двигаться вперед, мы добрались до 103-го меридиана.

Здесь ледокол попал в сильно сжатый лед и дальше двигаться не мог. В довершение всего продолжался сплошной туман и ледокол мог двигаться только ощупью.

Авиаразведка пыталась осветить район действия «Ермака», но туман сводил к нулю результаты полетов.

Наконец 3 августа пилот т. Николаев усмотрел через окно в тумане язык воды, подходившей к местонахождению «Ермака» примерно на 7 миль. Это сообщение коренным образом изменило положение операции.

Как ни тяжел был лед, но указание о близости воды воодушевило весь личный состав ледокола, к тому же лед слегка разжало, и «Ермак» пошел. Нельзя сказать, что он быстро двигался: ледокол часто застревал, отрабатывал назад и с хода бил лед. Но все же это было продвижение, хотя и медленное.

За полсуток пробили 7 миль тяжелого льда и вышли в разреженный лед береговой полыньи у южного берега о. Большевик.

На рассвете 4/VIII 1938 года «Ермак» подошел к кромке припая, в который вмерз караван ледокола «Литке». Характер льда, в котором находился караван, показал нам, что тревога на караване была несколько преждевременна. От уреза льда до ближайшего судна расстояние было 7—8 кабельтовых. Припай представлял собою еще не

Капитан линейного ледокола «Ермак» *М. Я. Сорокин*

разъединенный лед толщиною свыше метра; к тому же все поле держалось на группе айсбергов, стоявших на мели.

Лед был сухой, снежницы появились только там, где зимовщики выбрасывали шлак и кухонные отвалы. Близко к берегу усматривалась береговая полынья, перемежаемая перемычками, соединявшими припай с берегом.

Для облегчения работы по выколке каравана зимовщики наметили по кромке припая пункт, по их мнению, легчайшего льда и обвеховали его флагами, указав направление будущего канала.

Чтобы не терять драгоценного времени, «Ермак» с хода врезался в припай в этом месте и начал выколку каравана. Лед оказался более крепким, чем его оценили на-глаз.

36 часов «Ермак» рубил канал, чтобы подойти к судам. Это была тяжелая работа. Весь разбитый лед оставался в канале. От частой смены ходов лед превратился в сплошную кашу, которая затрудняла движение. Пришлось расширять канал, но в широком канале «Ермак» не получал хорошего размаха.

Для характеристики положения можно привести такой пример: когда л/к «Литке» был освобожден, мы попросили его выгнать битый лед из канала; пройдя в канале расстояние, равное удвоенной длине корпуса, с «Литке» неожиданно сообщили, что итти в таком льду он не в состоянии.

Крепость припая, кроме того, характеризуется еще следующим: в процессе работы «Ермак» должен был развернуться на 180°; для этого пришлось потратить шесть часов работы в полную меру сил ледокола.

Незадолго до окончания околки судов неожиданно подул ветер от СЗ и начал понемногу освобождать канал от битого льда, значительно облегчив последний этап работы — вывод из льда околотых судов.

Выколов суда, мы приступили к бункеровке; п/х «Крестьянин» и п/х «Моссовет» были уже в канале, и, дав им угля, ледокол вывел их на кромку припая, где они 6 августа стали на ледовые якоря в ожидании окончания остальных работ.

Внезапно с востока пошел лед, хотя ветер, и довольно свежий, (4—5 баллов) дул с северо-запада. Лед шел с большой скоростью, у краев льда создавались струи, как у штевня идущего судна. Это явление в корне расходится со старым и упрощенным морским убеждением —«лед против ветра не ходит». «Крестьянин» и «Моссовет» беспечно стояли у припая. Несколько полей прошло мимо них. Оказалось, что персонал указанных судов наблюдал, как движется лед против ветра, забыв при этом, что они стоят у кромки неподвижного припая, а не у дрейфующей льдины.

Вскоре с моря подошло солидное поле, прижало «Моссовет» к кромке припая и измяло у него 11 шпангоутов; получилась большая вмятина борта, захватившая кингстон. В результате этого обшивка отошла от шпангоутов и в местах срезанных заклепок в машинном отделении образовалась течь.

Если бы капитаны судов во-время увели их от кромки на воду, то с п/х «Моссовет» ничего не случилось бы. Эта авария явилась прямым результатом недосмотра и непредусмотрительности.

Пришлось бросить работы с караваном и срочно отвести п/х «Крестьянин» и «Моссовет» на чистую воду, приказав им держаться там, пока ледокол будет занят с другими судами.

Интересно отметить наличие противотечения в пр. Вилькицкого. Широко известно течение в пр. Вилькицкого из Карского моря в море Лаптевых, но, очевидно, оно не распространяется на всю ширину пролива, а, начинаясь где-то в проливе, прижимается к Таймырскому берегу. Это течение наблюдалось неоднократно. В частности, в 1938 году, когда «Ермак», возвратясь с севера, стоял на якоре у м. Челюскина вблизи берега, льды неслись мимо борта судна на восток с большой скоростью.

Отмеченное выше движение льда против ветра с востока на запад близ южного берега о. Большевик подтверждает наличие противотечения, может быть менее мощного, чем течение южной части пролива, но тем не менее имеющего определенное навигационное значение.

З/с «Мурманец», находясь в проливе Вилькицкого, судя по движению льда, также отметил наличие противотечения; при штилевой погоде лед двигался с востока со скоростью около мили в час. В данном случае «Мурманец» отметил, что лед, доходя до мыса Таймыр, постепенно заворачивает в глубь пролива к м. Челюскина.

Занимаясь выколкой судов и их освобождением, Штаб обдумывал задачу, как вести караван, так как поход на запад нашим прежним путем был невозможен.

К тому времени т. Махоткин рекомендовал итти проливом Шокаль-

ского, так как этот пролив был чист от льда. Правда, он не облетел всего пролива, но видел вдали водяное небо.

Такое небо никак нельзя считать достаточно надежным признаком чистой воды, потому что его можно легко спутать с наступающим грозовым фронтом или грязными массами льда, дающими темный отсвет, и т. д.

Поэтому неразумно было воспользоваться рекомендацией т. Махоткина. Слишком велик был риск — итти в обход о. Большевик и вести за собой караван, не имея точных данных о проходимости пролива.

Тов. Козлов должен был проверить данные разведки т. Махоткина, что он и выполнил во время своего замечательного полета вокруг Северной Земли.

Это был первый и очень удачный опыт новой тактики авиационных разведок, освещающих большой район моря.

Этот метод надо всемерно развивать. Дальняя разведка охватывает не только береговые, но и более отдаленные районы моря. По характеру, количеству и распределению льда всегда можно сделать достаточно точные предположения о тех неожиданностях, которые готовит лед.

Полет т. Козлова дал полную картину расположения льдов в Карском море: стало ясно, что пр. Вилькицкого с северо-запада не будет закрыт даже при очень сильных северо-западных ветрах. Наоборот, при усилении северо-западной тяги пр. Вилькицкого окончательно расчистится.

Кроме того, т. Козлов указал на возможность прохода каравана у м. Неупокоева. Береговая полынья вдоль берега о. Большевик отделялась от открытого моря только 10-мильной полосой 4—5-балльного льда. Южный путь под берегом материка был забит прижатым льдом. Кромка льда отходила от берега, постепенно отступая на запад. В последних числах июля она примыкала примерно к м. Михайлова, затем отступала к м. Стерлегова. В последние дни она ушла еще дальше на восток и подходила к берегу только в районе Де-Колонга. Таким образом, южный путь все время был зажат льдом, в то время как северный путь с запада был открыт на о-ва Известий, о. Русский и дальше, в пр. Вилькицкого.

Лед в этом районе постепенно выдавливало в пр. Вилькицкого, причем течение было такое сильное, что мимо о. Русского льды шли сплошной цепью.

В результате этого мощного подсоса в пр. Вилькицкого у м. Неупокоева к прилету т. Козлова оставалась только узкая перемычка льда.

Путь вокруг о. Большевик в пр. Шокальского, как мы и предполагали, был закрыт. Если в юго-западной части пролива наблюдался лед в 3—5 баллов, то в северо-восточной половине стояли тяжелые льды, и с моря Лаптевых к берегам о-вов Большевик и Октябрьская революция был прижат массив невзломанного, непроходимого льда, который начинался по выходе из пролива между о. Большевик и о. Таймыр. Это лишний раз показало, что «водяное небо» не может быть «путеводной звездой» при плаваниях в полярных льдах.

Получив такие исчерпывающие сведения, Штаб вполне ориентировался в обстановке и мог правильно наметить план будущей работы. Место зимовки по своим условиям было мало пригодно для бункеровки; поэтому мы ее прекратили, взяли на буксир п/х «Урицкий» и б/п «Молоков» и пошли на запад вместе со всем караваном. Следуя почти

чистой водой, мы дошли до перемычки льда, указанной т. Козловым, легко ее пересекли и благополучно достигли о. Русского.

К этому времени туда был вызван угольщик, с которого суда и забункеровались.

После бункеровки караван был отпущен на запад. «Правда», «Крестьянин» и «Урицкий» были направлены в Игарку за лесом, б/п «Молоков» доставлен в порт Диксон; «Моссовет» должен был взять уголь на Диксоне и итти на восток угольщиком для обеспечения похода к каравану «Садко»; л/к «Литке»— взять уголь на Диксоне и обеспечить проход на восток судов, запоздавших подходом под проводку «Ермака».

Л/к «Красин» и освобождение каравана «Ленина»

Освобождение каравана «Ленина» было поручено л/к «Красин».

В навигацию 1937 года л/к «Красин» не мог уйти на восток и отстаивался в б. Кожевникова. За время зимовки экипаж ледокола проделал замечательную работу, снабдив ледокол 2 000 *т* угля[1]. К началу навигации 1938 года «Красин» должен был выйти из Кожевникова с максимальным запасом угля. Однако больше указанного количества он взять не смог из-за сравнительно малых глубин. Ему было предложено перейти на более глубокое место и взять полный запас угля. Но в момент перехода начался ледоход по Хатанге и Хатангской губе, ледокол могло выжать на берег. Пришлось уйти в море. Уголь, затраченный на выход, возобновлен не был, и запас «Красина» не превышал 1 400 *т* угля.

По данным разведки т. Черевичного, в море Лаптевых с самых первых дней навигации имелась большая полынья, распространявшаяся в широтном направлении; ее северная граница проходила по 75° широты.

От кромки льда этой полыньи до каравана оставалось 70—80 миль тяжелого льда. Задача вывода каравана была очень нелегкой.

Караван стоял во льдах обезугленным. Л/к «Красин» должен был дать какое-то количество угля судам из своих запасов и сохранить достаточный запас, чтобы не застрять с караваном на обратном пути. Имевшихся к тому времени 1 400 *т* могло нехватить.

Нужно было забункеровать л/к «Красин». Возвращаться в Кожевниково не было смысла, так как уголь там низкого качества и, главное, бункеровка отняла бы слишком много времени.

В Тикси в это время уголь еще не пришел, ледоколу пришлось бы долго ждать.

Караван же был в достаточно тяжелом положении. Особенно тревожно было положение п/х «Товарищ Сталин». Отпускать л/к «Красин» на долгое время и на большое расстояние было рискованно, так как несчастье могло случиться в любое время.

Л/к «Красин» было приказано стоять у кромки льда, чтобы в случае надобности срочно пробиться к каравану и спасти людей даже с риском остаться без угля. К моменту поступления в Тикси сангархайского угля л/к «Красин»должен был притти в б. Тикси. Было предусмотрено все, чтобы л/к «Красин» мог удалиться от кромки только на минимально необходимый срок.

---

[1] Всего было добыто больше 3 000 *т*, но остальной уголь был сожжен во время зимовки.

Но порт Тикси все же плохо организовал бункеровку и задержал л/к «Красин» на 9 суток, погрузив за это время 3 097 *т* угля.

29 июля л/к «Красин» вышел к каравану л/к «Ленин», имея 3 768 *т* угля. До 76° и 119°40′ «Красин» шел чистой водой, здесь он вошел в лед, который очень быстро достиг 9 баллов. 2 августа 1938 года л/к «Красин» подошел к п/х «Товарищ Сталин» и дал ему бункер. Льды вокруг парохода были очень тяжелые, и капитан ледокола «Красин» т. Белоусов, перегрузив на п/х «Товарищ Сталин» все ему предназначенное, оставил его на прежнем месте. Это было сделано с таким расчетом, что, пока ледокол будет оказывать помощь остальным судам каравана, состояние льда улучшится и будет легче вывести аварийное судно.

3 августа л/к «Красин» направился к остальным судам. 4 августа ледокол подошел к п/х «Камчадал», дал ему уголь и людей и проследовал дальше к судам, находившимся в видимости. По окончании снабжения п/х «Диксон», «Ильмень» и л/к «Ленин» «Красин» 7 августа 1938 года собрал все суда и направился к кромке. За «Красиным» шли «Камчадал», «Диксон» и л/к «Ленин» с «Ильменем» на буксире.

Этого же числа, дойдя до разреженного льда, «Диксон» и «Камчадал» были отпущены итти самостоятельно до Тикси; «Ленин», имея на буксире п/х «Ильмень», направился туда же.

После вывода каравана «Красин» 8 августа вышел к п/х «Товарищ Сталин» и в этот же день подошел к нему. Взяв пароход на буксир, ледокол пошел в направлении на Тикси. 9 августа «Красин» вышел на чистую воду, а 11 августа все суда каравана «Ленин» собрались в Тикси.

Операция по выводу каравана л/к «Ленин», состоявшая, кроме него, из п/х «Диксон», «Товарищ Сталин», «Камчадал» и «Ильмень», была благополучно закончена, так что л/к «Ермак» мог уделить все свое внимание проводке каравана навигации 1938 года.

Проводка каравана судов навигации 1938 года

Пока «Ермак» выводил караван «Литке», суда каравана 1938 года накапливались в бухте о. Диксон, и к тому времени, когда мы возвращались обратно, им был дан приказ самостоятельно двигаться к о. Русскому.

7 августа караван, состоящий из п/х «Сталинград», «Мироныч» и «Уралмаш», имея на буксире два портовых буксира «Шторм» и «Бурун», вышел из Диксона на восток, имея задачу подойти к о. Русскому, где «Ермак» совместно с выведенным караваном «Литке» бункеровался с угольщика.

Ко времени проводки в караване отсутствовал п/х «Балхаш», который вышел из Мурманска только 6 августа вместо 18 июля. Караван не мог ожидать подхода п/х «Балхаш». Было решено возложить проводку п/х «Балхаш» и «Моссовет» на л/к «Литке».

При выборе возможного пути следования каравана на восток определилось, что использовать обратный путь л/к «Ермак» с караваном «Литке» невозможно. Сильные юго-восточные ветры, дувшие последние дни, закрыли полынью у южного берега о. Большевик.

Поэтому был избран путь от о. Русского на острова Гейберга и дальше, мимо м. Челюскина, в море Лаптевых.

Южный берег пролива был безнадежно забит. В караване шли два портовых буксира, совершенно неприспособленных для хождения во

льду; поэтому, избирая путь, нужно было соблюдать особую осторожность.

11 августа караван из пяти судов тронулся за «Ермаком» от о. Русского, имея курс на острова Гейберга.

По прошествии некоторого времени после ухода от о. Русского М. И. Шевелев обнаружил, что курс проложен не на острова Гейберга, а на о. Фирнлея. При выяснении причины изменения курса судна был получен следующий ответ: «Ввиду того, что последние дни дуют юго-восточные ветры, лед должен быть отжат от берега Таймыра и там должна образоваться береговая полынья, в крайнем случае лед должен настолько разредиться, что он не будет служить серьезным препятствием для продвижения каравана. Поэтому мы взяли курс на о. Фирнлея, чтобы выйти на эту полынью и потом итти на восток по-над берегом».

Дискутировать по этому вопросу было некогда, и т. Шевелев дал приказ итти в о-вам Гейберга. Некоторые товарищи были этим недовольны, так как они были твердо убеждены, что юго-восточные ветры должны обязательно разредить льды под берегом Таймыра.

Чтобы еще раз проверить обстановку, пилоту т. Николаеву было поручено осветить район «возможной полыньи».

Шторм помешал т. Николаеву вылететь, и это задание было возложено на пилота т. Махоткина.

Разведка выяснила, что, несмотря на юго-восточные ветры во всем районе, начиная от о. Михайлова до Фирнлея, от Фирнлея до Гансена стояли тяжелые льды 8—9 баллов. Наиболее подходящим местом для прохода каравана оставался путь к о-вам Гейберга, хотя т. Махоткин не был уверен в возможности проводки каравана и здесь.

Это показывает, что при определении ледовой обстановки нельзя полагаться только на направление ветра. Лед может итти иногда и против ветра, так как он следует и по течению.

Картина движения льда крайне сложна, пути его движения запутаны, и если подходить к характеристике состояния льда, руководствуясь какими-либо рецептами, можно впасть в непоправимую ошибку. Только диалектическое рассмотрение всей обстановки в целом и в ее развитии дает правильные, соответствующие обстановке характеристики. В данном случае ошибка заключалась в следующем: учитывая юго-восточные ветры, товарищи забыли о течении, идущем из Карского моря в море Лаптевых. При юго-восточных и восточных ветрах лед отжимает от западного берега полуострова Таймыр только в тех случаях, когда эти ветры дуют с некоторым постоянством и достигают необходимой силы. Только тогда они могут преодолевать не только инерцию льда, но и обратную силу течения, прижимающего лед к берегу. В приведенном примере ветры недостаточной силы не могли дать такого эффекта.

Направление, избранное Штабом, было правильно; путь был не легок, но все же 15 августа мы прошли мыс Челюскина.

В дальнейшей проводке каравана Штаб руководствовался результатами авиаразведки т. Николаева. Полет охватил район вплоть до о-вов Петра.

Основные трудности проводки каравана переместились к востоку. Обычно суда проходили легче море Лаптевых, чем Карское море. В этом же году положение изменилось в обратную сторону.

В свое время разведка т. Козлова обнаружила полосу воды, идущую от о. Малый Таймыр по курсу восток-юго-восток и дальше

к юго-востоку; около нее был разреженный лед, начиная с 4 и до 7 баллов; сопредельные массивы льда — 9 баллов. Дальнейшее направление этой промоины помешал проследить туман.

В промоину решили не входить, опасаясь попасть в мешок или выскочить из нее вследствие ее узости и запутаться во льду.

Поэтому Штаб предпочел итти путем, указанным т. Николаевым, хотя и с некоторым риском. Массив тяжелого льда, расположенный в море, не позволял итти мористее, лед же подходил языком к берегам о-вов Комсомольской Правды, образуя солидную перемычку. Дальше, за перемычкой, у островов, шла береговая полынья в 3—5 миль ширины. Это был единственный для данного времени проход. Глубины у восточных берегов п/о Таймыр известны, и итти близко к берегам было рискованно, так как в любую минуту можно было ждать, что под килем нехватит воды.

С другой стороны, ждать более благоприятного состояния льда было нельзя, так как лед мог закрыть и этот путь.

Данные разведок указывали, что по временам и эту полосу воды закрывает льдом, который находится в постоянном движении, то прижимаясь к самому берегу, то открывая чистую воду.

При подходе к перемычке у о-вов Комсомольской Правды сгустился туман, и надо было ждать улучшения видимости.

Через некоторое время туман поднялся, и, протащив караван через перемычку, мы снова пошли почти по чистой воде у самого берега. В этом районе берег нанесен на карты неправильно. Капитан Хлебников утверждает, что он проходил в этих местах несколько раз по самому берегу. В результате этого, когда «Литке» шел на помощь «Малыгину», севшему на банку у о-вов Комсомольской Правды, он попал в пролив, где мы находились, не с севера, а с юга.

18 августа караван подошел к району б. М. Прончищевой, дальше до б. Кожевникова и Тикси была чистая вода, и суда были отпущены в самостоятельное плавание к местам назначения.

Поход л/к «Ермак» к каравану «Садко»

Суда проведенного нами каравана должны были потратить значительное время на разгрузку.

На западе оставались п/х «Балхаш», запоздавший выходом из порта, п/х «Моссовет», которому было поручено взять уголь для обеспечения похода к каравану «Садко», и один из буксиров («Молоков» или «Игарец»), который нужно было провести в Хатангский залив. В бухте Тикси находился караван «Ленина», который следовало провести с востока на запад.

Для выполнения этих задач мы располагали достаточными средствами: к этому времени находились в строю л/к «Ленин» и «Литке»; первый бункеровался в б. Тикси, а второй был послан от о. Русского в Диксон с той же целью.

Зная состояние льдов, мы могли надеяться, что эти ледоколы вполне справятся с проводкой судов с запада на восток и обратно.

Таким образом, л/к «Ермак» был временно свободен.

Л/к «И. Сталин» опаздывал, и решено было использовать л/к «Ермак» для глубокой ледовой разведки в направлении к каравану «Садко».

К 17 августа караван «Садко» находился на широте 82°30′. Штаб располагал картой дрейфа каравана «Садко», на которой известный

океанограф профессор Шулейкин начертил гипотетический круг, в пределах которого в июле-августе 1938 года мы должны найти караван. Крайняя северная точка предполагаемой линии дрейфа каравана была намечена на 81°15′, тогда как теперь всем известно, что «Ермак» подошел к каравану 28 августа 1938 года на широте 83°04′.

Этот пример приведен не для того, чтобы в какой-то степени опорочить столь уважаемое имя, а исключительно как иллюстрация крайне ограниченных сведений о льдах Арктики и законах, ими управляющих.

В силу этого наши ледовые прогнозы еще не могут служить надежным и достоверным базисом для построения наших навигационных планов. Мы должны еще долго изучать природу льда, чтобы давать прогнозы, обоснованные твердыми знаниями.

При обсуждении в Штабе плана всех операций следовало решить серьезный вопрос о тех силах, с которыми мы можем пойти к каравану «Садко». Для такого боя с Арктикой никогда нельзя быть чрезмерно сильным и надо было обеспечить себя максимальными средствами.

Первоначально, как только определился факт опоздания л/к «И. Сталин», для похода был выделен также л/к «Красин». Тов. Белоусову поручили взять в Тикси полный бункер, принять полный запас воды и быть готовым к походу.

Однако после проводки каравана, когда л/к «Ермак» шел в направлении о. Котельного, а л/к «Красин» бункеровался в Тикси, т. Шевелев получил несколько предложений от начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта отпустить л/к «Красин» на восток. В это же время мы получили несколько телеграмм и от начальника морских операций восточного района т. Остальцева с просьбой отпустить л/к «Красин», так как ледовая обстановка на востоке ухудшалась и суда испытывали значительные трудности. Поэтому для благополучного развития навигации и завершения проводки нужно было направить л/к «Красин» на восток возможно скорее, дабы избежать повторения горького опыта 1937 года.

Не имея точного представления, какова обстановка в районе дрейфа «Садко» и на пути к нему, и не имея возможности судить о том, насколько реален вывод каравана «Садко» даже при помощи двух ледоколов, Штаб решил отпустить л/к «Красин».

Тов. Белоусову было дано указание взять угля, сколько укажет т. Остальцев, и итти на восток.

Для разрешения задачи вывода каравана «Садко» пока оставался один л/к «Ермак».

Этот поход необходимо было обеспечить хорошей авиаразведкой. В свое время для этой цели было предположено сконцентрировать самолеты тт. Козлова, Черевичного и Купчина. Если бы эти три самолета могли базироваться на о. Котельном, операция могла пройти очень успешно. Но, к сожалению, бензин еще не был завезен на остров, при базировании же на Тикси радиус действия самолетов типа «Дорнье-Валь» был бы недостаточен.

Единственной машиной, которая могла выполнить эти задачи, был самолет т. Козлова, но плохая погода задержала его на Диксоне. Самолет т. Черевичного выработал свой ресурс и летать не мог. Таким образом, в районе действия оставался только самолет т. Купчина, ожидавший бензина на о. Котельном.

Ледокольный ордена Трудового Красного Знамени пароход «Малыгин»

Вот почему ко времени похода на север мы не имели ясного представления о ледовой обстановке на пути к каравану «Садко», который продолжал уходить на север все дальше и дальше.

18 августа, выйдя с караваном судов 1938 года на чистую воду у б. Прончищевой, мы взяли с п/х «Сталинград» весь уголь, бывший у него на палубе (около 200 *т*), и легли на курс к о. Котельному. Изредка встречая небольшие скопления льда, 20 августа на рассвете подошли к острову, где должны были выгрузить бензин для самолета т. Купчина.

У о. Котельного к берегу было поджато много 6—8-балльного льда.

Шлюпки не могли подойти к острову, и выгрузка бензина не состоялась.

В баках самолета т. Купчина оставалось горючего на 40 минут полета, и заправить машину было совершенно необходимо. Для этого «Ермаку» пришлось выйти из льда на большую полынью и вызвать т. Купчина к ледоколу, где и произвести зарядку самолета. Таким образом, т. Купчин получил возможность сделать первую и единственную разведку в глубь Арктики по предполагаемому нами пути.

Самолет ушел в разведку по 136-му меридиану и дошел до 78°. Лететь дальше ему помешал туман. Этот полет позволил установить, что до 77°30′ идет чистая вода, а отсюда к северу начинается лед. По прежним разведкам т. Черевичного мы знали, что лед, прилегающий к самому о. Котельному, уходит дальше курсом на восток-северо-восток, прижимаясь к Ново-Сибирским о-вам, и оставляет к северу довольно большое пространство чистой воды. Дальнейшее направление этой воды авиаразведка не показала.

В силу этого л/к «Ермак» получил распоряжение итти по меридиану Котельного до 77°30′, а дальше пытаться проникнуть к северу

в область недоступности. До этого ни один корабль в этом районе, в столь высоких широтах еще не плавал. Позже мы убедились, что сплошные туманы все равно помешали бы работе самолетов.

Выйдя от о. Котельного 20 августа, на следующий день встретили у 77°56′ первый лед мощностью в 2 балла 4—6-месячной давности. Чем дальше продвигался ледокол, тем солиднее становился лед. Временами «Ермак» выходил на значительные участки чистой воды и вновь пересекал более или менее крупные поясины льда.

22 августа пересекли 80° северной широты и попали в 8-балльный лед, состоящий из среднеторосистых полей толщиною от 1 до 1,5 *м*, температура воды — 1°; дальше лед продолжал уплотняться, и ледокол стал застревать.

Решили остановиться и подождать авиаразведки; тем временем шла переписка с Москвою для выяснения, следует ли «Ермаку» итти к каравану «Садко», находившемуся в это время почти у 83° северной широты: до него оставалось еще почти 200 миль пути через льды неизведанной тяжести.

Анализ положения показывал, что интенсивный дрейф на север каравана «Садко», наблюдавшийся в первые месяцы лета, определился тем, что вся масса льда, отодвинутая от Ново-Сибирских островов, ушла на север, увлекая за собой караван.

Южная кромка льда, в которую вмерз «Садко», была началом очень тяжелого массива. До кромки же льды не могли быть тяжелыми. Нужно было учесть, что суда зазимовали в прошлогоднем льду и, следовательно, находились в полосе тяжелых двухлетних льдов.

Л/к «Ермак», плохо отремонтированному после навигации 1937 года и изношенному тяжелой работой 1938 года, трудно было одному проводить такую операцию.

Штаб запросил Москву о возможности получения с востока «Красина», так как работать двумя ледоколами было бы значительно проще. Это было тем более необходимо, что л/п «Седов» из-за неисправности руля не мог двигаться самостоятельно. Командование сочло, что оставлять восточный район без ледокола нельзя.

Противные погоды продолжали держать самолет т. Козлова на Диксоне, и его попытки прорваться к нам не увенчались успехом.

Почти четверо суток «Ермак» дрейфовал на норд-ост и за это время прошел вместе со льдами 65 миль, дойдя до 81°15′ северной широты и до 146°40′ восточной долготы.

26 августа было решено попытаться пробиться к каравану «Садко», не рискуя, однако, зимовкой ледокола. В 20 часов «Ермак» пошел курсом на северо-запад почти вслепую. Лед впереди нас был неизвестен, и стоял густой туман.

Весь день 27 августа шли по радиопеленгу на караван «Садко» от трещины к трещине, форсируя перемычки. Временами застревали и били лед, чтобы выбраться на более легкую «дорогу».

Так мы бились до 82°45′ широты. Здесь нам повстречался очень тяжелый, сплошной, двухгодовалый лед, в котором только кое-где змеились трещины. Казалось, что дальше ледокол не пройдет. «Дорога кончилась», — так сформулировал капитан л/к «Ермак» т. Сорокин это очевидное положение.

Лед был крайне тяжел, но у нас было еще достаточно угля, пройденный путь был нам известен, и поэтому мы позволили себе форсировать этот лед, казавшийся непроходимым. Решили двигаться вперед, пока не сожжем половины запаса угля, и только тогда повернуть обратно

Потеряв после этого несколько часов и пройдя вперед 5—6 миль, мы вышли из тумана и увидели на горизонте суда каравана.

После того как люди на «Ермаке» заметили пароходы, отпали все сомнения. Дойти нужно было во что бы то ни стало. Вряд ли приходилось «Ермаку» так работать за все его 40-летнее существование. Использованы были все силы, взята была вся мощность, которую он когда-либо давал.

Через несколько часов, 28 августа 1938 г., мы подошли вплотную к каравану, окололи суда и начали снабжать их углем.

Освобождение каравана «Садко» и буксировка «Седова»

После полета А. Д. Алексеева на судах каравана «Садко» оставалось 33 человека экипажа. Этот небольшой коллектив работал без отдыха несколько дней и полностью подготовил свои корабли к тяжелому походу.

Наш могучий «Ермак» — «дедушка» ледокольного флота — прежде всего подошел к «Малыгину». Снабдили его углем, передали свежее продовольствие, проделали ту же операцию с «Садко» и пошли к л/п «Седов». Это судно тревожило нас больше всего, так как нажимом льда у него было испорчено рулевое управление. Перо руля было значительно погнуто вправо, а кроме того загнуто снизу вверх. Руль имел движение только на 15° вправо, влево же не катался совершенно.

Самостоятельно итти за ледоколом «Седов» не мог, его нужно было буксировать и обязательно на коротком буксире, имея его штевень в корме ледокола.

В довершение всего по днищу «Седова» образовался громадный подсов — ледяная «чаша». С правого борта этот подсов частично был разрушен при околке льда, а с левого борта целиком сохранился, и вместе с ним держалось солидное поле торосистого льда. Это значительно усложняло предстоящую буксировку, но мы надеялись, что во время хода судно сможет освободиться от этого неприятного приложения.

Снабдив «Седова» углем и свежими продуктами, приступили к заведению буксира. Через якорные клюзы продели концы стропа и подтянули судно вплотную к корме л/к «Ермак». Кроме того, завели два троса на полубаковые кнехты «Седова», закрепив их на кормовых кнехтах «Ермака» крест-накрест. Таким образом «Седов» был закреплен на трех концах.

Утром 29 августа все работы были закончены и «Ермак» подал сигнал: «Следовать за мной».

За время выколки и снабжения судов путь, по которому «Ермак» пришел к каравану, зажало; кроме того, перед этим выпал основательный снег и запорошил все слабины во льду, по которым можно было бы определить легчайшую линию пути.

Пришлось итти целиною, форсируя лед заново. Лед был столь тяжел, что, даже идя только корпусом, ледоколу приходилось часто отступать и бить его с разбега. Имея за кормою «Седова», «Ермак» потерял значительную часть своей маневренности, он уже не мог свободно давать задние хода, которые были совершенно необходимы.

Приблизительно через полмили пути от «Седова» отошел подсов с левого борта вместе с примерзшим к нему торосистым полем, но под центральной частью днища оставалось еще много льда.

Загнутый руль «Седова» все время разворачивал вправо и его и «Ермака» вместе с ним, поэтому трудно было выдержать заданное направление. Несколько раз «Ермак» с хода вставал, не в силах взять очередное препятствие, и «Седов» крепко наваливался на его корму. Сдавали назад, потом двигались дальше. Через полторы-две мили стальные тросы лопнули, как нитки. Повторилась сложная процедура застропливания. Прошли еще не больше мили, и стропы опять не выдержали. Они лопались потому, что, когда давали задний ход, корма «Ермака» наваливалась на штевень «Седова», стропы попадали между ними и сдавливались с большой силой; после, когда давали ход вперед, они лопались именно в этих ослабленных местах.

«Малыгин» и «Садко» шли за нами самостоятельно, используя канал, оставшийся после прохода «Ермака». «Малыгин», шедший непосредственно за нами, успевал проскочить в особо трудных местах; «Садко» было труднее, так как он шел последним, и канал «Ермака» после прохода «Малыгина» зачастую успевал закрыться. Наконец «Садко» застрял и потребовал помощи.

В результате мы решили попытаться вытаскивать суда поодиночке. Оставив «Седова» и «Садко», пошли с «Малыгиным», решив вывести его на небольшую полынью, видневшуюся милях в 6, а потом возвратиться за «Садко» и «Седовым». Идя с «Малыгиным», мы рассчитывали нащупать более легкий путь и по тому же пути тащить «Садко» и «Седова» вместе или поодиночке.

С трудом пройдя вместе с «Малыгиным» к намеченной нами полынье, «Ермак» двинулся по своему же каналу к «Садко» и «Седову». На обратном пути потеряли винт вместе с концом гребного вала правой машины. Это вызвало мгновенную потерю не менее 50% маневренной способности и мощности ледокола. Хотя у «Ермака» остались две действующие машины, но практически левая машина не могла работать в полную мощность, так как это постоянно забрасывало бы ледокол вправо, а разворачиваться влево, без правой машины, он уже не мог. Корректировать направление ледокола рулем при работе левой машины в полную мощность было невозможно.

После потери винта стало ясно, что буксировать «Седова» «Ермак» больше не может. Решили приспособить для этой цели «Садко». Подойдя к «Седову», стоявшему рядом с «Садко», мы посовещались с капитаном т. Хромцовым и предложили ему попытаться устроить на корме «Садко» какое-либо временное сооружение для защиты кормы, чтобы можно было осуществить буксировку «Седова» вплотную к «Садко». К сожалению, все попытки соединенной бригады, которая осуществляла это предложение, не привели к желаемому результату, так как устройство кормы «Садко» не дает возможности что-либо на ней укрепить. Единственно, за что возможно было крепить бревна и приспособления, — это кормовые релинги, но они были недостаточно солидными. Буксировать же «Седова» вплотную без защиты кормы «Садко» было крайне рискованно, так как рулевое устройство «Садко» ничем не защищено и расположено очень близко к подзору кормы. Первый же нажим штевня «Седова», в случае неожиданной остановки «Садко», разворотил бы корму, вывел бы из строя рулевое управление «Садко» и обрек бы и это судно на дальнейшую зимовку.

Тов. Шевелев созвал на «Ермаке» совещание командования ледокола с представителями «Садко» и «Седова», на котором обсуждалось создавшееся положение.

Ледокол «Ермак» на подходе к каравану «Садко»

Совещание высказало единодушное мнение, что буксировка «Седова» при создавшемся положении невозможна без риска зимовки всех кораблей, в том числе и «Ермака»; решено было вытащить из льда «Садко» и «Малыгина», а уж потом думать о «Седове».

Командование подтвердило наше решение.

Дополнительное снабжение «Седова» началось еще при первом возвращении к нему после отвода «Малыгина» к полынье.

Когда окончательно было решено вести на юг только «Садко» и «Малыгина», т. Шевелев предложил капитану Бадигину собрать экипаж «Седова» и провел с ним собрание, на котором сообщил, что «из-за потери гребного вала буксировать «Ермаком» л/п «Седов» невозможно, также невозможно использовать для буксировки и л/п «Садко». Поэтому «Ермак» вынужден итти с «Садко» и «Малыгиным» на юг. После того как удастся вывести их к кромке льда, «Ермак» попытается возвратиться за «Седовым», а самое главное — новый ледокол «И. Сталин» уже вышел из Ленинграда и имеет задание во что бы то ни стало добраться до «Седова» и вывести его из льдов.

Но не исключена возможность, что ни «Ермак», ни «И. Сталин» из-за ухудшения ледовой обстановки не смогут добраться до «Седова». Тогда команде «Седова» придется провести на судне еще одну зиму.

Бросить судно на произвол льдов мы не можем, мы должны сохранить для родины «Седова», вот эта задача на вас и возлагается».

Экипаж «Седова» ясно представлял себе всю трудность обстановки, невозможность вывода «Седова» имеющимися средствами, необходимость сохранения судна и т. д. Весь экипаж во главе с т. Бадигиным согласился остаться на судне, даже если придется зимовать еще год.

На совещании было решено сменить несколько человек по состоянию здоровья.

Кроме того, мы решили довести команду «Седова» до 15 человек вместо 11, бывших там ранее. Помполит л/к «Ермак» т. Дьяков объявил команде о наборе желающих остаться на зимовку на «Седове». Всего нужно было отобрать 6—7 человек, но желающих нашлось очень много. Тов. Дьякову было подано 40 заявлений. Тов. Дьяков отобрал наиболее подходящих кандидатов. Остальные сожалели, что они не попали в этот почетный список. Кроме ермаковцев, на «Седова» перешел с «Садко» научный работник. Таким образом команда «Седова» была полностью укомплектована.

Пока шли переговоры, уточняющие истинное положение, работы по снабжению «Седова» не прекращались. Кроме угля, который ему дали после выколки, было прибавлено еще около 120 *т*, таким образом у «Седова» к нашему уходу было уже около 180 *т* угля; погрузили 20 бочек авиабензина, смазочное масло и другие технические материалы по списку механика «Седова». Кроме того, был дан запас аммонала и весь имевшийся на «Ермаке» строительный материал.

С «Садко» было передано все научное оборудование, кроме большой лебедки, так как ее перемещение требовало большого труда и главное — времени. С «Ермака» также даны были кое-какие научные приборы, чашечный барометр и т. д.

Из запасов «Ермака» «Седову» были даны различные предметы обмундирования и прозодежды. Особенное внимание было обращено на увеличение продовольственных запасов «Седова». Представленный седовцами список потребного продовольствия был выполнен полностью; кроме того, были даны живые свиньи.

После доснабжения общая снабженность «Седова» была такова, что для всего личного состава продовольствия было совершенно достаточно минимум на 18 месяцев. Ассортимент продуктов разнообразен и высококачествен.

Перед тем как проститься с седовцами, «Ермак» обошел кругом «Седова» и превратил окружающий лед в ледяную кашу, дабы создать лучшие условия для корпуса судна в момент замерзания.

Поход «Ермака» на юг совместно с «Садко» и «Малыгиным»

Закончив необходимые приготовления, «Ермак» вместе с «Садко» в ночь на 30 августа пошел к «Малыгину». Уже по пути к «Малыгину» мы поняли, что вывести «Седова» наличными средствами было бы невозможно. «Садко», сильный, с крепким корпусом корабль, прекрасно управляемый, то и дело застревал, идя по пробитому «Ермаком» каналу.

«Ермак» не мог итти по прямой, а, используя малейшие возможности, шел по очень ломаной кривой, поэтому канал заносило быстро и «Садко» не везде мог развернуться по каналу. Застревая, он вынужден был работать переменными ходами и форсировать лед даже в пробитом нами канале.

Небольшую полынью, в которой был оставлен «Малыгин», закрыло, и он стоял, зажатый льдами.

Взяв «Малыгина», «Ермак» пошел к югу, на выход из полосы тяжелого двухгодовалого льда.

По счастью, полоса этого льда была не столь значительна. Наконец вышли из полосы сплошного тяжелого льда в 9-балльный битый лед. Появилась уверенность скорого выхода на чистую воду. Однако на 82°45′ с. ш. и 138°00′ лопнул гребной вал левой машины. «Ермак»

остался с одним винтом, а находился все еще близко от 83° северной широты.

Надежда на возможность вторичного похода к «Седову» совершенно исчезла. Мы не знали даже того, сможет ли «Ермак» со своими спутниками самостоятельно выбраться на юг.

С одним винтом «Ермак» стал часто застревать во льду. Имея большую инерцию, он с хода врезался в лед, входил в него на половину длины корпуса, но силы одной машины нехватало для продвижения дальше, нехватало ее и для того, чтобы отойти назад. В таких случаях «Садко» или «Малыгин», иногда вместе, окалывали «Ермака», он сходил со льда и, вновь набрав скорость, долбил лед. Когда нам встречались разветвлявшиеся трещины, «Садко» посылался на разведку.

Природа как бы смилостивилась над нами и дала два-три дня хорошей видимости. Воспользовавшись ею, мы успешно прошли район тяжелых льдов.

В пути среди тяжелых 8—9-балльных льдов нам пришлось стать для дополнительной бункеровки «Садко» и «Малыгина», так как их угольные запасы были недостаточны для выхода из льдов.

После бункеровки двинулись к югу. Чем дальше мы шли, тем легче становился лед. К кромке льда был вызван «Моссовет», конвоируемый л/к «Литке». 2 сентября на 78°28′ и 138°27′ мы с ним встретились и приступили к пополнению наших истощившихся угольных запасов.

Проводка оставшихся судов на восток и вывод каравана «Ленина» на запад

К 19 августа в порту Диксон стояли л/к «Литке» и п/х «Балхаш»; последний был готов к походу на восток, но ледокол задерживался. Капитан «Литке» т. Хлебников разрешил п/х «Балхаш» выйти в море, рассчитывая быстро его догнать. К 23 августа «Балхаш» достиг кромки льда под 77°32′ и 101°51′ и остановился в ожидании л/к «Литке».

Л/к «Литке» вышел с о. Диксон 20 августа, имея на буксире б/п «Игарец». Это его задерживало, и только 23 августа он соединился с п/х «Балхаш». 24 августа суда прошли м. Челюскина, а 26 августа были на кромке льда в море Лаптевых. Здесь «Литке» отпустил суда, которые должны были самостоятельно следовать в порты назначения. Хотя п/х «Балхаш» имел основной груз в б. Тикси, некоторую часть грузов он должен был сдать в б. Кожевникова. Туда же следовал и «Игарец». Чтобы не отпускать его одного, п/х «Балхаш» был первоначально направлен в Кожевниково. 26 августа он взял на буксир «Игарца» и отвел его по назначению, а сам пошел в Тикси.

Л/к «Литке» было предложено возвратиться в пр. Вилькицкого, принять под проводку п/х «Моссовет» и вместе с ним итти к о. Котельному навстречу л/к «Ермак».

П/х «Моссовет», приняв в Диксоне 3 200 *т* угля, вышел на восток 27 августа. 29 августа суда встретились в районе м. Челюскина и пошли к о. Котельному. Первому угольщику т/х «Волга» дано было распоряжение взять полный груз угля и стоять наготове в резерве на случай вызова командования. Этим была полностью закончена проводка судов с запада на восток в море Лаптевых.

Л/к «Ленин» и другие суда, выведенные л/к «Красин» из льда, находились в Тикси и готовились к походу на запад. П/х «Камчадал»

самостоятельно ушел на восток. Остались л/к «Ленин», «Диксон», «Товарищ Сталин» и «Ильмень».

20 августа п/х «Товарищ Сталин» был готов к выходу в море. Капитан л/к «Ленин» Печура отпустил его в самостоятельное плавание до встречи со льдом. Штаб указал капитану Печура на недопустимость такой отправки без согласования с командованием.

Л/к «Ленин», имея на буксире п/х «Ильмень», вышел из Тикси на запад 22 августа. Встретив п/х «Товарищ Сталин» у кромки льда, он взял его под проводку и пошел к Диксону. 30 августа караван благополучно прибыл на Диксон.

Операции «Ермака» по возвращении с севера

По окончании бункеровки л/к «Ермак», «Садко» и «Малыгин» вместе с «Литке» и «Моссоветом» пошли от кромки на юг.

Л/к «Садко» тут же было поручено итти на о. Котельный для выгрузки там снаряжения и приема зимовщиков на борт.

5 сентября «Садко» подошел к острову в месте расположения станции и приступил к выгрузке. В этот же день, несколькими часами позже, «Садко» ушел на запад, взяв двух зимовщиков. Местом встречи был назначен район бухты М. Прончищевой, и 7 сентября «Садко» подошел к каравану «Ермака».

Л/п «Малыгин» был послан в б. М. Прончищевой, так как Штаб получил телеграмму от А. К. Бурке, что о б. Прончищевой забыли, и никто не позаботился о завозе туда необходимых товаров. Связи с зимовкой не было, — вероятно, там не работала радиостанция. Год назад туда были завезены люди, и неизвестно, что там делалось к этому времени. Л/п «Малыгин» прибыл в б. М. Прончищевой 7 сентября, где выяснил, что зимовщики в продовольствии не нуждались, от сахара и рыбы они отказались, а масло взяли только потому, что команда уже заранее выгрузила несколько ящиков; муки, по их словам, был запас не на один год. Рыбы в бухте так много, что зимовщики были в недоумении, почему заслали судно с продовольствием. Единственно, кого они ждали, — это приемщика пушнины, так как добытая продукция лежала на складе второй год. 9 сентября л/п «Малыгин», взяв 1 пассажира, вышел из бухты для соединения с л/к «Ермак». Из-за того, что торговое управление не знает своего хозяйства, не знает, обеспечены ли люди, работающие в Арктике, на эту ненужную операцию было затрачено 5 суток.

В это время было получено сообщение, что в бухту Кожевникова нужно отвести две баржи из Тикси. Эту операцию Штаб поручил л/к «Литке».

5 сентября «Литке» прибыл в Тикси. Порт не позаботился подготовить баржи, и только 8 сентября «Литке» с баржами отправился в б. Кожевникова. В пути «Литке» принял для сопровождения речной колесный п/х «Галышев» и повел его в Хатангский залив. Плохая погода задержала поход «Литке», и только 15 сентября он прибыл в Кожевниково, сдал баржи, отпустил «Галышева», а сам, согласно указаниям Штаба, вышел к о-вам Комсомольской Правды на помощь л/п «Малыгин».

Штаб получил распоряжение оставить «Моссовет» в ожидании подхода л/к «И. Сталин» у кромки льда. Но кромка не была достаточно надежным местом для отстоя такого рода судна. К тому же «Моссовет» был помят у о. Большевик, и оставаться во льдах, да еще в оди-

Спуск на воду ледокола «И. Сталин»

ночестве, ему было опасно. Поэтому п/х «Моссовет» было дано указание итти к о. Котельному, стать на якорь и там ожидать подхода л/к «И. Сталин», условившись о месте встречи.

7 сентября весь караван, состоявший из л/п «Садко», п/х «Мироныч», «Диксон» и т/х «Юкагир», под проводкой «Ермака» вышел из района б. М. Прончищевой. 8 сентября караван подошел к м. Челюскина. Л/п «Садко», п/х «Мироныч» и т/х «Юкагир» были отпущены в самостоятельное плавание на запад, а п/х «Диксон» стал на якорь в ожидании «Малыгина».

К этому моменту на востоке оставались п/х «Сталинград», «Уралмаш», «Балхаш» и «Моссовет». После возвращения л/п «Малыгин» ему и п/х «Диксон» было дано распоряжение итти к о-вам Комсомольской Правды и высадить там гидрографическую партию. 11 сентября суда подошли к берегу, невдалеке от станции, и начали выгрузку. Работам мешал свежий ветер. 13 сентября, закончив выгрузку, суда снялись и пошли в море, но тут л/п «Малыгин», а за ним и п/х «Диксон» сели на банку. Последний вскоре снялся, так как, заметив, что «Малыгин» сел на банку, он отработал назад, что помогло ему сойти с грунта. Л/п «Малыгин» не мог сняться без посторонней помощи.

По получении этого сообщения Штаб направил л/к «Ермак» к о-вам Комсомольской Правды.

Стремясь подойти к «Малыгину» ближе для оказания помощи, ледокол чуть было тоже не сел на банку.

Для уяснения возможности подхода к л/п «Малыгин» организовали промеры, но сколько ни щупали дно, глубин, достаточных для л/к «Ермак», не было, и он не мог оказать «Малыгину» непосредственной помощи. Л/к «Литке» и л/к «Ленин» получили распоряжение срочно итти к о-вам Комсомольской Правды для оказания помощи л/п «Малыгин».

С л/к «Ермак» на л/п «Малыгин» были переброшены бригады матросов и кочегаров для помощи команде в работах по снятию судна.

С п/х «Диксон» на л/п «Малыгин» был заведен буксир, и п/х «Диксон» беспрерывно работал во всю мощность машины, стремясь стащить судно с каменного ложа.

Свежий ветер развел значительную волну, и судно стало бить днищем о камни. Ранее откачанные балласты вновь закачали водой, чтобы судно плотнее легло на камень. 16 сентября на полной воде были выкачаны балласты, выгружен шлак из трюмов. К пяти часам л/п «Малыгин» сошел с банки. Незначительные повреждения в корпусе были заделаны и течь устранена. Водолазы, тщательно обследовав днище судна, особенных повреждений не нашли.

13 сентября к «Ермаку», стоявшему у о-вов Комсомольской Правды, подошел л/к «И. Сталин». Капитан л/к «И. Сталин» В. И. Воронин и помполит т. Лапинский прошли на «Ермак» на совещание о дальнейшем рейсе л/к «И. Сталин».

На совещании обстоятельно рассмотрели характер льда, наблюдавшегося по пути к каравану «Садко», была дана копия подробной карты пути л/к «Ермак» туда и обратно. Тов. Воронин имел подробные инструкции от командования из Москвы, и задача Штаба заключалась только в передаче опыта плавания в том районе. Из состава Штаба на л/к «И. Сталин» были переведены синоптик т. Дубенцов и гидролог-ледовик т. Назаров. В полдень л/к «И. Сталин» вышел на север.

16 сентября, почти одновременно, подошли л/к «Ленин» и «Литке», но их помощь была не нужна, так как л/п «Малыгин» был с банки снят.

Согласно указаниям командования 16 сентября «Литке» получил распоряжение итти на соединение с л/к «И. Сталин» и сопровождать его в походе к л/п «Седов».

Л/к «Ленин» было отдано распоряжение находиться у о-вов Комсомольской Правды, ожидать п/х «Моссовет» и вместе с ним итти к о. Диксон.

Л/к «Ермак», «Малыгин» и «Диксон» 17 сентября вышли на запад.

Поход ледокола «И. Сталин» к «Седову»

Выйдя 13 сентября от о-вов Комсомольской Правды, ледокол «И. Сталин» взял курс на восток к о. Котельному на встречу с п/х «Моссовет».

16 сентября на широте 77°17′ и долготе 120°00′ л/к «И. Сталин» подошел к п/х «Моссовет». За трое суток в бункеры ледокола была погружена 1 000 *т* угля.

18 сентября, закончив приемку угля, «И. Сталин» взял курс на север. Вскоре он встретил лед 8—9 баллов. Старый лед был спаян молодым льдом в 8—10 *см*. Но до 80° с. ш. лед сравнительно легко преодолевался. Дальше перед ледоколом легли поля 10-балльного торосистого льда, до 2 *м* толщины. Ледокол стал отклоняться к востоку и скоро встретил редкий лед. Отсюда л/к «И. Сталин» направился навстречу л/к «Литке», идущему с юга.

20 сентября на широте 76°26′ и долготе 141°40′ л/к «И. Сталин» встретился с л/к «Литке». Лед в месте встречи был 8 баллов, но дальше к северу разредился до 4—6 баллов. Л/к «И. Сталин» прокладывал дорогу, л/к «Литке» шел в канале.

21 сентября ледоколы дошли до широты 81°36′ и долготы 143°30′, лед опять уплотнился до 8 баллов. На широте 82°30′ пересекли полынью до 6 миль ширины, идущую с востока на запад.

За полыньей встретили торосистые поля возрастом старше года. Промежутки между старыми льдами затянуло молодым льдом, снежницы также. С каждой милей лед становился все тяжелее, температура воды —1,7°, температура воздуха упала до —5°.

Ледокол все чаще и чаще застревал во льду. «Литке» с трудом пробивался даже в канале, и ему часто приходилось работать переменными ходами.

22 сентября ледоколы добрались до широты 83° и долготы 142°30′. До л/п «Седов» оставалось больше 50 миль. Вокруг ледоколов был 10-балльный лед, впереди усматривался такой же тяжелый. Для всех находившихся на ледоколах было ясно, что дальнейшие усилия тщетны. В полдень 22 сентября от 83° с. ш. ледоколы повернули на юг.

Первый рейс флагманского ледокола арктического флота проходил под личным наблюдением Иосифа Виссарионовича Сталина. Об этом рассказывает И. Д. Папанин:

«В 1938 году я снова встретился с товарищем Сталиным. Решался вопрос о посылке ледокола «Иосиф Сталин» за седовцами. Была поздняя осень. Седовцы находились в высоких широтах. И мы еще раз увидели мудрую и глубокую предусмотрительность товарища Сталина. Давая указание об отправке ледокола, Иосиф Виссарионович добавил, что капитан при первой же угрозе тяжелых льдов должен немедлен-

но вернуться обратно. Так оно и было: ледокол дошел до тяжелых льдов и вернулся. Не будь сталинского указания, корабль пошел бы дальше и наверняка зазимовал бы во льдах».

Когда ледокол «И. Сталин» уходил на юг, в районе «Седова» наступила полярная ночь. Бушевала пурга. Морозы достигали 20 градусов. Порывистые северо-восточные ветры продували даже сквозь теплые меховые шубы вахтенных матросов, наблюдавших за торошением. Льды передвигались, нагромождаясь друг на друга. Начались сжатия...

Окончание операции 1938 года

По выводе судов каравана 1938 г. с востока на запад и снятии с банки «Малыгина» основные операции текущей навигации были закончены, кроме похода л/к «И. Сталин» и «Литке» на север к «Седову». Но в самом конце навигации возникло много разных внеплановых задач. Одной из них было возобновление полярной станции на о. Домашнем, в архипелаге Северной Земли. Разрешение этой задачи мы поручили л/п «Садко». По подходе с востока с караваном судов к м. Челюскина «Садко» без задержки был направлен на Диксон, там он должен был взять грузы, людей и итти к о. Домашнему.

11 сентября на широте 74°38′ и долготе 83°54′ «Садко» встретился с л/к «И. Сталин», принял предназначенную для него команду и грузы и отправился к Диксону. После бункеровки «Садко» простоял двое суток в ожидании грузов и людей для о. Домашнего. Только 20 сентября он вышел к о. Домашнему. Обстановка благоприятствовала плаванию, и 22 сентября он был у цели. Команда помогла зимовщикам устроиться. В домах станции было много льда, его выкололи, помогли устроить машинное отделение и т. д. 23 сентября «Садко» вышел на Диксон, куда прибыл утром 25 сентября.

Очень сложной и тоже внеплановой операцией была так называемая Гыданская операция. Решением СНК от 28 августа 1938 года Главсевморпути был передан 3-тысячетонный железный лихтер, находившийся на р. Обь. Его нужно было провести из Гыданского залива, где он в этот момент находился, в реку Енисей. В конце сентября он разгружался у фактории.

Гыданский залив по своим глубинам не позволял пройти туда ни одному из морских судов, стоявших в порту Диксон. Сам же лихтер находился на 5-футовых глубинах. В Гыданский залив нельзя было послать даже буксир «Молоков».

В это время на Диксоне находились буксиры Енисейской речной конторы «Молотов» и «Норильск». «Молотов» должен был вести на Енисей Пясинский караван барж, а «Норильск» был послан в Гыданский залив за лихтером.

«Норильск» тоже не мог подойти к самому лихтеру; поэтому ему был придан гидрографический бот «Минин», который и должен был вывести лихтер на достаточные для «Норильска» глубины. После этого «Норильск», буксируя лихтер, должен был итти в район м. Лескин к л/п «Садко».

На Диксоне была оставлена не полностью выгруженная водотечная баржа № 206. За зиму она могла бы окончательно погибнуть; поэтому «Садко» было поручено вывести ее и отправить в Игарку.

Возвратившимся с Севера ледоколам были даны задания. Л/к «И. Сталин» должен был доснабдить п/с Челюскина углем, но штормовые погоды помешали работам, поэтому вместо намеченных 100 *т*

Ледокольный пароход «Дежнев»

было выгружено только 15. Те же погоды и плохие метеорологические перспективы вынудили отказаться от доснабжения, и л/к «И. Сталин» было дано распоряжение возвратиться на Диксон.

Л/к «Литке» должен был зайти на о. Русский, взять там строительных рабочих, самовольно оставленных начальником полярной станции, а потом зайти на мыс Стерлегова за двумя катерами.

30 сентября «Литке» прибыл на о. Диксон.

25 сентября на Диксон пришел л/п «Дежнев» с грузом угля для ледоколов; кроме того, он имел груз для п/с Челюскина и палубный груз для Диксона (катер). На Челюскин итти было поздно, поэтому ему дано было распоряжение сдать все грузы на Диксоне и забункеровать углем имеющиеся суда.

26 сентября л/к «Ермак», закончив арктическое плавание 1938 г., вышел с Диксона на запад.

29 сентября «Малыгин» вышел в Матшар и 31 октября встретил в заливе Губина л/п «Мурман», который вышел на Мурманск; «Малыгин» остался патрулировать проход карских судов. Благополучно развивавшаяся Гыданская операция чуть было не кончилась катастрофой. Успешно проделав весь путь, «Норильск» с лихтером на буксире неожиданно сдал у м. Лескин. Сперва отказалась работать одна машина, а потом и вторая. Штормовой ветер прижимал суда к берегу, якоря не держали лихтер. «Садко», вышедший раньше с Диксона, имея на буксире водотечную баржу № 206, из-за свежей погоды не рискнул итти к м. Лескин и укрылся у о. Крестовского. Ему было дано распоряжение снять людей, оставить баржу на якоре и итти на помощь «Норильску». Л/к «Литке» получил распоряжение выйти с Диксона к м. Лескин для той же цели.

«Садко» во-время подошел к судам, принял на буксир лихтер и п/х «Норильск». Пройдя к о. Крестовскому, «Литке» откачал баржу, подвел ее к каравану, и «Садко» вышел в Игарку. Л/к «Литке», взяв полный запас пресной воды, ушел в Диксон ожидать выхода «Садко» из Енисея.

В Игарке в это время грузились лесом последние пароходы.

Л/к «И. Сталин» 5 октября пришел на Диксон и принимал уголь с л/п «Дежнев». 13 октября суда вышли на запад.

После ухода л/к «И. Сталин» и л/п «Дежнев» было решено снять лоцмейстерскую службу из пролива Матшар и перенести окончание операции на Югорский Шар. К тому времени все иностранные суда уже вышли из Карского моря, оставались только советские суда, хорошо знающие район Юшара; к тому же этот пролив был хорошо освещен.

Это мероприятие было вызвано поздним осенним временем, наступлением периода осенних штормов. В случае захвата судна штормом в проливе Матшар, в нем из-за больших глубин невозможно остаться, а выход может быть затруднен. Югорский Шар значительно удобнее для отстоя и по глубинам и по характеру грунта. Кроме того, там отсутствует новоземельская бора «восток» и т. д. Некоторое удлинение пути покрывалось большей гарантией благополучного выхода из Карского моря. Л/к «И. Сталин» и л/п «Дежнев» были также направлены через Югорский Шар.

Л/п «Малыгин» был отпущен на запад. По пути ему было поручено зайти в Лагерное и взять там строителей и зимовщиков, что он и сделал. Вместе с «Малыгиным» был отпущен лоцмейстерский бот «Песец». «Малыгин» направлялся в Архангельск.

Когда «Садко» находился на пути в Игарку, из Москвы поступило распоряжение «Садко» отвести две баржи Наркомвода из Игарки в Дудинку, выгрузить их там и потом возвратить обратно в Игарку. За поздним временем обратный отвод барж без риска зимовки «Садко» в Енисее был невозможен. Позднее это распоряжение было отменено. Игарские организации предложили т. Хромцову взять вместо двух пять барж, но мы дали указание т. Хромцову вести только две.

Вскоре в Игарке тоже поняли невозможность буксировки пяти барж из-за наступления продолжительных ночей. Для буксировки остальных барж выделили речные средства.

«Садко» привел баржи в Дудинку, сдал их порту 15 октября и двинулся к Диксону.

15 октября «Литке» вышел на внешний рейд острова Диксон в ожидании подхода «Садко».

17 октября «Садко» подошел к борту «Литке», принял предназначенные ему грузы, и оба судна вышли на запад к проливу Югорский Шар.

Ко времени выхода с Диксона бухта и внешний рейд покрылись льдом, выдерживавшим тяжесть человека. В море лед был почти до о. Белого. Дальше море было чисто от молодого льда.

Результаты навигации 1938 года в Западном секторе

Важнейшим результатом морских операций 1938 года является успешный вывод 22 судов ледокольного и транспортного флота, зазимовавших осенью 1937 года.

17 кораблей вывел л/к «Ермак», остальные 5 — л/к «Красин». Три судна вышли сами. Невыведенным остался один л/п «Седов», который был оставлен на 83°04′ с. ш. как полярная дрейфующая станция. П/х «Рабочий» погиб в дрейфе.

Почти все суда вступили в строй и приняли участие в текущей навигации.

Проведено на восток, согласно утвержденному графику, четыре судна: «Сталинград», «Уралмаш», «Мироныч», «Балхаш»; кроме того, помимо графика, проведен п/х «Моссовет».

Обратно на запад выведено 8 пароходов.

Суда каравана «Литке» после освобождения из льдов были направлены в Игарку за лесогрузами.

Помимо основных плановых работ по проводке судов по Северному морскому пути, морские суда были использованы как буксиры для проводки самоходного и несамоходного флота между арктическими портами и в реках.

На восток в составе первого каравана под проводкой л/к «Ермак» были отбуксированы до порта Тикси портовые буксиры «Шторм» и «Бурун». В составе второго каравана под проводкой л/к «Литке» отбуксирован в б. Кожевникова портовый буксир «Игарец».

По пути в Игарку л/п «Садко» сдал в Усть-Порте принятые в Диксоне взрывные материалы и выгрузил в Дудинке с буксируемого лихтера груз рыбы, принадлежавшей Норильскстрою.

Таким образом, за время навигации морскими судами было отбуксировано: 3 портовых буксира, 2 металлических лихтера, 12 деревянных барж. Сопровождены п/х «Галышев» и караван «Молотова» из пяти судов. Всего отбуксировано 17 судов и сопровождено 6 судов.

В навигацию 1938 года не все задачи, поставленные перед Главсевморпути, были выполнены. Не был выведен л/п «Седов», а также несколько недовыполнен был план грузоперевозок в обратном направлении.

Это объясняется в основном очень большим опозданием выхода в море л/к «И. Сталин» и л/п «Дежнев», которые, по существу, выпали из проведения навигации.

Главная задача, поставленная правительством и партией перед работниками Главсевморпути, — вывод зазимовавшего ледокольного и транспортного флота — была в основном решена: 25 судов возвращены стране и в ту же навигацию вступили в строй.

Недостатки навигации 1938 г. были учтены работниками Главсевморпути, и это дало свои результаты при проведении навигации 1939 года.

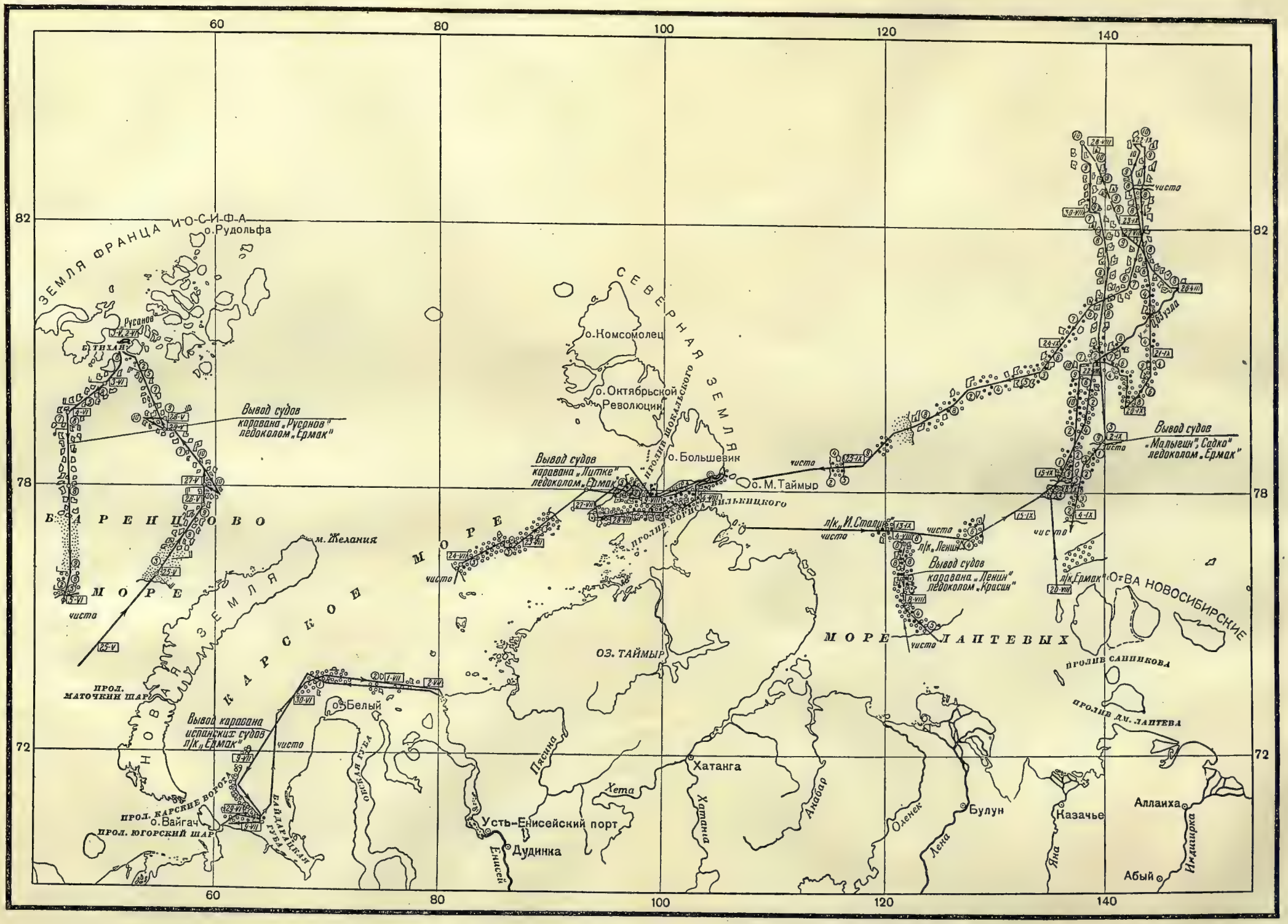


Схема ледовой обстановки во время операции 1938 года по выводу зимовавших судов

(Составил В. Н. Назаров)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. В. А. Добролюбова

В. С. Назаров

ЛЕДОВАЯ ОБСТАНОВКА ПРИ ВЫВОДЕ ЗИМОВАВШИХ СУДОВ (1938 г.)

Основной задачей навигации 1938 г. был вывод 26 судов, зимовавших во льдах Полярного бассейна.

Во второй половине мая л/к «Ермак» вышел к Земле Франца-Иосифа, где в районе б. Тихой зимовал караван «Русанова». 25 мая на широте 76°05′, долготе 53°45′ ледокол встретил сало и блинчатый лед. Дальше, на широте 78°23′, долготе 56°28′, тяжелый 9—10-балльный лед преградил путь ледоколу и заставил его отклониться на запад. Следуя этим курсом, «Ермак» дошел без особых препятствий до берегового припая б. Тихой и, форсируя лед, не превышавший 1 *м*, 31 мая подошел к зимовавшим судам.

2 июня ледокол вывел караван, причем проложенный им при подходе канал еще сохранился. На обратном пути ледокол не заходил восточнее 52-го меридиана, и караван без затруднений продвигался вперед. На широте 75°45′ и долготе 47°52′ суда вышли на чистую воду.

Этот рейс показал, что в раннее время подход к ЗФИ наиболее благоприятен с юго-юго-западной или юго-западной стороны.

29/VI л/к «Ермак» по пути к каравану судов, зимовавших в районе о. Диксон, по выходе из Югорского Шара встретил мелко-крупнобитый лед в 4 балла, сильно протаявший. Продолжая следовать по параллели Юшара, ледокол прошел 60 миль в такой же ледовой обстановке и вышел на чистую воду. Незначительное скопление льда было обнаружено на меридиане о. Белого, а также на пути от о. Вилькицкого до подхода к о. Диксон. 2 июля ледокол прибыл на Диксон.

На пути следования к каравану «Литке» 24 июля л/к «Ермак» встретил севернее о-вов Известий мелкобитый лед 3 балла; пройдя до о. Кирова, он вышел на чистую воду. На широте мыса Неупокоева и на меридиане о. Русский ледокол вошел в лед 8—9 баллов, уплотненный устойчивыми ветрами западной половины; с севера к мысу Неупокоева спускался прочный лед. В 15 милях от м. Неупокоева л/к «Ермак» встретил поля 2-метрового льда, причем некоторые из них не имели признаков таяния. Л/к «Ермак» изменил курс, отошел на 60 миль к западу, затем опустился к югу и пошел к о-вам Гейберга, в среднюю часть пролива Вилькицкого. В этом направлении лед был сильно протаявший и, кроме того, дрейфовал в пролив, что ускоряло продвижение ледокола.

4 августа л/к «Ермак» вышел из льда. Разрушение припая, в котором стоял караван «Литке», заняло двое суток, и только 7 августа

корабли двинулись на запад, следуя полыньей под берегом о. Большевик. На меридиане м. Неупокоева корабли пересекли полосу льда в 15 миль и 8 августа вышли на чистую воду.

20 августа л/к «Ермак» пошел на помощь каравану л/п «Садко». От о. Котельного ледокол взял курс на север и прошел 120 миль чистой водой. Следуя далее на север, с небольшим уклонением к востоку, он встретил лед 2—6 баллов, толщиной до метра (широта 78°00′, долгота 136°00′ до широты 80°02′ и долготы 137°30′). Временами наблюдался разреженный лед до 1 балла и лишь изредка уплотненный до 8 баллов. Лед был сильно подтаявший, так что ледокольный пароход типа «Садко» мог легко его преодолеть. Л/к «Ермак» уклонился на северо-восток и, пройдя 30 миль, лег в дрейф во льдах 8—9 баллов (широта 80°28′, долгота 140°55′). За четверо суток ледокол продрейфовал 60 миль на северо-восток со скоростью 0,63 узла. В эти дни дул сильный южный и юго-западный ветер 8—16 метров в секунду (4—8 баллов). Температура воздуха удерживалась положительная — от 0,5 до 1,0°. Температура воды была тоже высокая —1,2 —1,4°. За это время, несмотря на отклонение на северо-восток, лед, окружавший ледокол, еще более ослаб. На широте 81°40′ и долготе 114°30′ л/к «Ермак» взял курс на караван и пошел на северо-северо-запад. 110 миль он прошел льдом 8—9 баллов, сильно подтаявшим, толщиной 1—1,5 метра (от широты 81°02′ и долготы 144°30′ до широты 82°48′, долготы 138°31′).

27 августа ледокол встретил лед 10 баллов, состоящий из полей и массивов из смерзшихся полей, толщиной 1,5—2,0 метра. До каравана судов (широта 83°04′ и долгота 138°02′) ледокол продвигался по слабым разводьям и трещинам и 28 августа достиг каравана.

На обратном пути ледовая обстановка была та же, с тем лишь отличием, что 29 августа при температуре воздуха —2° поверхность льда стала подмерзать. 30 августа при температуре воздуха — 3° в трещинах и разводьях наблюдались сало и лед толщиной до 2 *см*. 2 сентября л/к «Ермак» и следовавшие за ним л/п «Садко» и «Малыгин» были в 160 милях на север от о. Котельного среди льда 5—6 баллов.

В сентябре л/к «И. Сталин» направился на север. 15 сентября на 120 миль на север от о. Котельного была чистая вода. Далее л/к «И. Сталин» прошел 120 миль на север через лед 8—9 баллов, а местами 10 баллов и, уклонившись к востоку, на меридиане о. Фаддеевского, соединился с л/к «Литке». Продолжая следовать на север, встретили лед 6—8 баллов. Температура воздуха —1°, а воды —1,6°.

22 сентября температура воздуха упала до —4°, а воды —1,8°. Лед был 8—9 баллов, толщиной 1—1,5 *м*. На широте 83°, долготе 143° встретился лед 10 баллов, толщиной 1,5—2 *м*. Среди старого льда встречался вновь образовавшийся лед толщиной 10—15 *см*. В конце суток 22 сентября температура воздуха упала до —7°. Продвижение далее на север было немыслимо, хотя до «Седова» оставалось 56 миль. Л/к «И. Сталин» и «Литке» с большим трудом выбрались из льдов и направились на юг. До широты 81° лед был 9—8 баллов. Ледоколы пошли на юго-запад. В этом направлении лед оказался значительно легче, чем на пути следования на север на меридиане о. Котельного. Пройдя 240 миль льдом 7—4 балла, ледоколы вышли на чистую воду на широте о. М. Таймыр.

Н. А. Еремеев

АНАЛИЗ ВРЕМЕНИ СТОЯНКИ В ПОРТАХ (1938 г.)

Короткий период навигации в Арктике требует максимально сжатых сроков обработки судов как в портах отправления и назначения, так и во всех пунктах захода.

К сожалению, мы еще имеем много случаев простоев, с которыми нужно вести решительную борьбу.

Одним из элементов этой борьбы является тщательное изучение причин простоев.

Первая попытка анализа таймшитов[1] выявила полное отсутствие документов по некоторой части судов; в тех случаях, когда документы были налицо, они страдали неполнотой и неточностью. К сожалению, штурманский состав собственного и фрахтованного флота часто не придает должного значения оформлению рейсов, не учитывая важности этого мероприятия. Между тем правильно оформленные транспортные документы дают исключительно ценные материалы, на основе которых можно устранить большие недочеты в работе. Береговые работники не проявляли достаточных требований к администрации судов и потому получали малодоброкачественные и неполные материалы.

Каковы же практические результаты анализа сводных таймшитов?

Изучая работу судов у полярных станций, можно было выяснить, что невыполнение норм явилось следствием недостатка разгрузочных средств у судов. Если в Восточном секторе уже давно применялись кунгасы грузоподъемностью от 15 до 25 *т*, удобные для работ на открытых рейдах, то в Западном секторе пользовались карбасами грузоподъемностью от 3 и редко до 5 *т*.

Такие мелкие разгрузочные средства из года в год замедляли разгрузку, вызывая излишний простой судов. Кроме того, карбасы, мало приспособленные для работ на открытых рейдах и при сравнительно небольшом накате, терпели аварию и выходили из строя.

После детального изучения работы п/х «Пушкин» и л/п «Мурман» решено было заказать кунгасы и для Западного сектора. В навигацию 1939 г. л/п «Дежнев» впервые произвел выгрузку большого количества грузов на м. Челюскина и в устье р. Таймыры именно на кунгасах, благодаря которым хорошие результаты разгрузочных операций были обеспечены.

---

[1] Анализ таймшитов за навигацию 1938 г. был предпринят по инициативе Бюро экономических исследований Главсевморпути.

Материалы 1938 г. дали возможность проанализировать стояночное время транспортных судов в Мурманске, на о. Диксон, в б. Тикси и Кожевникова и по полярным станциям Карского моря.

* * *

Из Мурманска были отправлены п/х «Волга» (угольщик) и п/х

№№ пп.	Название судна	Принято бункера	Погружено груза	Принято пассажиров	Время стоянки		Затрачено	
					от	до	погрузочные работы	бункеровку
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	«Волга» . . .	—	173[1]	71	12/VII 0ч.	13/VII 16ч.	13 ч.15 м.	—
2	«Мироныч» . .	360	2673	15	13/VII12 „	20/VII 13 „20м.	109 „ 30 „	16 ч.00 м.[2]
3	«Балхаш» . .	290	2137	3	30/VII20 „	6/VIII11 „	141 „ 55 „	—
	Всего . . .	650	4983	89			264 ч. 40 м.	16 ч. 00 м.
	В процентах . .						71,9	4,4

«Мироныч» и «Балхаш» с генеральными грузами. Сводный таймшит по судам дает следующую картину (табл. 1).

Из рассмотрения этого таймшита видно, что бюджет времени распределялся следующим образом:

на погрузочные работы . . . . . 264 часа 40 мин.—71,9%
бункеровка (по одному судну) . . 16 » 00 » — 4,4%
прочие причины . . . . . 87 » 40 » —23,7%

Из прочих причин обращает на себя внимание:

ожидание снабжения . . . . . 17 » 00 » — 4,6%
ожидание команды . . . . . 25 » 30 » — 6,9%

Фактически средняя норма погрузки судов в Мурманске получилась:

4 983 *т* : 275,2 часа = 18,1 *т* × 24 = 434,4 *т* в сутки (при исчислении нормы к времени, затраченному на погрузочные работы —264 часа 40 мин., — прибавлено время на ожидание груза — 10 час. 30 мин.).

Исходя из данных по таймшитам пароходов «Мироныч» и «Балхаш», принятая средневзвешенная норма по погрузке получается в 803,3 *т* в сутки. Таким образом, выполнение погрузочной нормы по Мурманску — 54,1%.

Невыполнение грузовых норм связано, главным образом, с плохим обеспечением грузовых работ рабочей силой. По этим судам порт выплатил Севморпути 9 025 руб. 40 коп. (демередж за 108 час. 20 мин.). Но это ни в коей мере не покрывает ущерба, приносимого общему делу из-за задержки судов в порту отправления.

За последние годы отправка в Арктику фрахтованных у НКВода судов обычно задерживается из-за недокомплекта команды. В сводном таймшите указано, что по этой причине суда простояли непроизводительно 25 час. 30 мин. (6,9%), причем т/х «Волга», не дождав-

[1] Кроме того, угля 2 988 *т*, принятого ранее на Шпицбергене.
[2] Бункеровка производилась одновременно с погрузкой.

шись прибытия всей команды, вышел в море с неполным штатом; остальную часть команды доставил п/х «Мироныч».

17 час. (4,6%) было потрачено на ожидание снабжения текущим довольствием; это произошло по вине судовой администрации, не позаботившейся своевременно получить продукты.

Если учесть все эти замечания, нормальная стоянка в Мурманске

Таблица 1

времени на		В числе прочих причин						
прочие причины	Всего	Ожидание снабжения	Ожидание груза	Оформление документов	Посадка пассажиров	Непогода	Ожидание команды	Разные причины
10	11	12	13	14	15	16	17	18
26 ч. 45 м.	40 ч. 00 м.	—	10 ч. 30 м.	4 ч. 45 м.	3 ч. 45 м.	—	6 ч. 30 м.	1 ч. 15 м.
43 „ 50 „	169 „ 20 „	17 ч. 00 м.	—	1 „ 20 „	—	2 ч. 30 м.	19 „ 00 „	4 „ 00 „ [1]
17 „ 05 „	159 „ 00 „	—	—	2 „ 00 „	—	11 „ 50 „	—	3 „ 15 „ [2]
87 ч. 40 м.	368 ч. 20 м.	17 ч. 00 м.	10 ч. 30 м.	8 ч. 05 м.	3 ч. 45 м.	14 ч. 20 м.	25 ч. 30 м.	8 ч. 30 м.
23,7	100,0	4,6	2,8	2,2	1,0	3,9	6,9	1,3

указанных судов выразилась бы в 194,2 судо-часа, которые распределялись так:

1. Погрузочные работы 4 983:803,3=6,2×2,4 . . . 148,8 с/ч.
2. Бункеровка . . . . . 16,0 „
3. Оформление документов . . . . . 8,1 „
4. Посадка пассажиров . . . . . 3,8 „
5. Непогода . . . . . 14,3 „
6. Крепление палубных грузов . . . . . 3,2 „

Таким образом, непроизводительная стоянка судов в Мурманске выражается:

368,3—194,2=174,1 с/ч., или 7,3 суд/сут., что составляет 47,3% к общему бюджету стояночного времени в Мурманске.

* * *

В нижеприведенном таймшите по порту Диксон сведены данные по 14 судам с 27 судозаходами (табл. 2, стр. 230—233).

В этом порту суда затратили на стоянку 4 810 час., из них на грузовые операции 1 032,4 с/ч., или 21,4%, на бункеровку 693,4 с/ч., или 14,4%, и на прочие причины 3 084,2 с/ч., или 64,2%.

Прежде чем перейти к анализу этого таймшита, заметим, что в него включены только данные по грузовым судам, отражающие организацию работ в порту Диксон.

По 14 судам за 1 497 с/ч. переработано всего 9 441 *т* груза, что дает среднюю норму 151,7 *т* в судо-сутки против установленной нормы в 300 *т*. Таким образом, норма была выполнена лишь на 50,6%.

При расчете нормы из общего бюджета времени исключены: ожидание распоряжений—1 985 час. 25 мин., пересадка пассажиров—4 часа 55 мин., шторм—211 час. 10 мин., бункеровка—693 час. 25 мин., ожидание бункера—233 час. 15 мин., прочие причины—184 час. 55 мин.

[1] Вентиляция после дегазации.
[2] Крепление палубного груза.

Таблица 2[1]

№№ пп.	Название судна	Переработано груза (погружено-разгружено)	Принято (сдано) пассажиров	Время стоянки от	Время стоянки до	Затрачено времени (в часах) на погрузо-разгрузочн. работы	Затрачено времени (в часах) на бункеровку	Затрачено времени (в часах) на прочие причины	Затрачено времени (в часах) на Всего	№№ пп.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	«Дежнев»	2 873	30	25/IX 14 ч.	12/X 3 ч. 00 м.	240.00	—	157.00	397.00	1
2	«Товарищ Сталин»	—	2	30/VIII 12 ч.	12/IX 2 ч. 00 м.	—	34.00	268.00	302.00	2
3	«Ильмень»	839	—	—	—	92.15	—	581.10	673.25	3
4	«Крестьянин»	—	—	12/VIII 14 ч. 10 м.	18/VIII 12 ч. 20 м.	—	62.50	79.20	142.10	4
5	«Правда»	1 030	—	13/VIII 23 ч. 10 м.	19/VIII 23 ч. 10 м.	92.10	41.30	10.20	144.00	5
6	«Балхаш»	71	—	13/VIII 15 ч. 30 м.	19/VIII 19 ч. 00 м.	17.05	21.05	109.20	147.30	6
	»	—	—	20/IX 14 ч. 30 м.	24/IX 18 ч. 00 м.	—	22.30	77.00	99.30	
7	«Садко»	45	3	13/IX 17 ч. 35 м.	20/IX 14 ч. 00 м.	19.45	81.45	62.55	164.25	7
	»	15	23	25/IX 7 ч. 45 м.	1/X 18 ч. 45 м.	4.40	41.55	108.25	155	
8	«Малыгин»	—	—	20/IX 19 ч. 45 м.	22/IX 4 ч. 35 м.	—	27.20	5.30	32.50	8
	»	—	—	22/IX 23 ч. 10 м.	28/IX 6 ч. 00 м.	—	15.05	111.45	126.50	
9	«Волга»	23	—	19/VII 2 ч. 00 м.	21/VII 11 ч. 30 м.	1.45	—	55.45	57.30	9
	»	1 232	—	14/VIII 13 ч. 35 м.	28/VIII 6 ч. 10 м.	82.55	—	245.40	328.35	
	»	—	—	29/VIII 17 ч. 45 м.	9/IX 13 ч. 15 м.	—	—	259.30	259.30	
	»	1 572	—	13/IX 18 ч. 00 м.	25/IX 13 ч. 00 м.	106.40	—	176.20	283.00	
	»	—	—	10/X 8 ч. 50 м.	10/X 13 ч. 10 м.	—	—	4.20	4.20	
10	«Мироныч»	—	—	29/VII 10 ч. 15 м.	7/VIII 23 ч. 00 м.	—	35	193.45	228.45	10
	»	37	—	12/IX 11 ч. 35 м.	18/IX 16 ч. 45 м.	7.00	27.30	114.40	149.10	
11	«Пушкин»	1 232	5	2/VIII 1 ч. 50 м.	17/VIII 13 ч. 10 м.	256.00	50.00	65.20	371.20	11
	»	12	—	13/IX 16 ч. 40 м.	17/IX 8 ч. 10 м.	12.05	59.00	16.25	87.30	
	»	—	1	5/X 14 ч. 40 м.	6/X 19 ч. 45 м.	—	10.30	18.35	29.05	
12	«Мурман»	331	44	20/VIII 18 ч. 20 м.	27/VIII 12 ч. 10 м.	72.20	50.55	38.35	161.50	12
	»	50	7	10/IX 16 ч. 30 м.	15/IX 1 ч. 25 м.	—	35.15	69.40	104.55	
13	«Уралмаш»	74	3	29/VII 18 ч. 45 м.	7/VIII 23 ч. 20 м.	11.40	24	184.55	220.35	13
	»	3	29	19/IX 12 ч. 45 м.	21/IX 21 ч. 10 м.	4.00	16.35	35.50	56.25	
14	«Сталинград»	2	136	5/VIII 23 ч. 40 м.	7/VIII 22 ч. 45 м.	—	36.40	10.25	47.05	14
	»	—	—	18/IX 5 ч. 15 м.	19/IX 17 ч. 00 м.	12.05	—	23.40	35.45	
	Всего	9 441	283	—	—	1 032 ч. 25 м.	693 ч. 25 м.	3 084 ч. 10 м.	4 810 ч. 00 м.	
	В процентах	—	—	—	—	21,4	14,4	64,2	100,0	

[1] В этой и последующей таблицах часы и минуты разделены точками.

Продолжение табл. 2

№№ пп.	Название судна	В числе прочих причин (в часах)												№№ пп.
		Ожидание грузчиков	Ожидание снабжения команды	Ожидание разгрузки	Ожидание распоряжения	Перетяжка	Ожидание снабжения судна	Оформление документов	Посадка и сдача пассажиров	Ожидание прича́ла	Ожидание плав-средств	Ремонт судна	Ремонт погрузочн. средств	Шторм, лед	Ожидание бункера	Причины разные	
1	2	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1	«Дежнев»	—	—	51.30	—	12.30	—	—	—	—	—	—	—	71.00	—	22.00[1]	1
2	«Товарищ Сталин»	—	—	—	255.40	2.20	—	—	—	—	—	—	—	—	10.00	—	2
3	«Ильмень»	—	—	—	574.35	6.35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
4	«Крестьянин»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.35	56.05	10.40[2]	4
5	«Правда»	—	—	—	—	3.00	—	1.10	—	—	—	—	1.10	—	—	5.00[3]	5
6	«Балхаш»	—	—	5.25	86.40	5.15	—	0.30	—	—	—	—	—	—	—	11.30	6
	»	—	—	—	—	2.20	—	—	—	—	—	—	—	—	73.10	1.30	
7	«Садко»	—	—	36.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.40	—	7
	»	—	—	35.30	16.35	—	—	—	—	—	—	—	5	14.00	—	37.20[4]	
8	«Малыгин»	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	8
	»	—	—	—	103.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.20	—	
9	«Волга»	—	—	—	55.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.30	9
	»	—	—	80.15	161.35	0.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.20	
	»	—	—	—	259.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.30	
	»	—	—	2.15	129.45	10.45	—	0.20	—	—	10.30	—	—	7.15	—	15.30[5]	
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	
10	«Мироныч»	—	—	—	143.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47.00	3.45	10
	»	—	—	—	—	—	—	3.00	—	—	31.00	—	—	65.25	12.00	3.15	
11	«Пушкин»	4.45	5.25	—	10.30	6.10	4.40	—	—	—	—	—	—	29.00	—	4.50	11
	»	—	—	—	—	3.45	—	0.45	—	—	—	—	—	11.55	—	—	
	»	—	—	—	2.25	0.20	—	1.40	—	—	—	—	—	—	—	14.10	
12	«Мурман»	—	—	17.35	2.05	0.30	—	—	—	—	—	10.45	—	—	—	7.40	12
	»	19	—	—	—	—	—	—	—	7.30	41.00	—	—	—	—	2.10	
13	«Уралмаш»	—	—	—	175.00	2.05	—	0.40	—	—	—	—	—	—	—	7.10	13
	»	—	—	—	5.15	0.40	—	2.00	4.25	2.20	—	—	—	—	—	21.10[6]	
14	«Сталинград»	—	—	—	4.40	0.50	—	—	0.30	—	0.20	—	—	—	—	4.05[7]	14
	»	—	—	23.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Всего	23.45	5.25	252.25	1 985.25	58.35	4.40	10.05	4.55	9.50	82.50	10.45	6.10	211.10	233.15	184.55	
	В процентах	0,5	0,1	5,3	41,3	1,3	0,1	0,2	0,1	0,2	1,7	0,2	0,1	4,4	4,8	3,9	

[1] Зачистка трюмов—11 ч. Обеденный перерыв—11 ч. [2]Ожидание лоцмана. перерыв 7 ч. 50 м., подготовка к погрузке 5 ч. 40 м. В ожидании карт района приемка на буксир лихтера. [7] Неподготовленность судна.

[3]Обеденный перерыв. [4]Ожидание выхода п/х «Норильск». [5]В т. ч. обеденный Н. Земли. [6]В том числе 10 ч. 05 м. путь в Енгалив и возвращение обратно; 5 ч. 25 м.

Наибольший удельный вес в прочих причинах занимает ожидание распоряжений — 1 985,4 с/ч., или 41,3% от общего бюджета стояночного времени по приведенным судам.

Однако 830,3 с/ч. следует отнести на стоянку возвращавшихся с зимовки аварийных п/х «Товарищ Сталин» и «Ильмень» в ожидании попутных судов; т/х «Волга», работавший в качестве угольщика, простоял 605,6 с/ч.; таким образом, эти три судна затратили времени по этой статье 1 435,9 с/ч. На остальные 11 судов приходятся 549,5 с/ч., которые в основном падают на ожидание проводки на запад и формирование каравана (п/х «Мироныч»— 143 с/ч., «Уралмаш»— 175 с/ч., «Балхаш» — 86,7 с/ч.).

Простой в ожидании выгрузки составил 252,4 с/ч., или 5,3% от всего бюджета времени; в этом, главным образом, сказывается необеспеченность грузовых работ рабочей силой. Ожидание бункера дало простой в 233,3 с/ч., или 4,8%.

Отсутствие удобного угольного причала и то, что к угольной базе на о. Конус может подходить одновременно не более одного судна, сильно замедляет бункеровку и создает очередь судов, ожидающих уголь.

Кроме того, порт Диксон обладал недостаточным количеством пловучих средств. Большая часть капитанов отмечала это в своих рейсовых донесениях. Между тем в рейсовых отчетах простой по этой причине 14 судов отмечен всего в 82,8 с/ч., что составляет 1,7% от общего простойного времени. Это можно объяснить только неточностью представленного материала, так как, исходя из рейсовых донесений капитанов, можно сделать предположение, что простой из-за недостатка пловучих средств на Диксоне был значительно бо́льшим.

Для оценки такого серьезного фактора в работе порта Диксон, как снабжение судов углем, приведем следующие цифры:

Название судна	Количество принятого угля	Затрачено времени (в часах)	Ожидание бункера (в часах)
«Балхаш»	253	21.05	—
»	305	22.30	73.10
«Садко»	280	41.55	26.40
«Малыгин»	265	27.20	—
»	160	15.05	8.20
«Мироныч»	300	35.00	47.00
»	200	27.30	12.00
«Уралмаш»	221	24.00	—
»	97	16.35	—
Всего	2 081	231	167.10

или в среднем 216,2 *т* в сутки при норме в 250 *т*, или 86,5%; учитывая время на ожидание бункера, норма составляет 126 *т*, или всего 50,4% от установленной.

Для характеристики организации работ на о. Диксон приведем некоторые выдержки из рейсовых донесений капитанов.

Капитан п/х «А. Пушкин»:

«1 августа прибыл в порт Диксон. Начальник полярной станции Безродный прибыл на борт только на следующий день. На мой вопрос, когда будут начинать выгрузку, он заявил, что рабочие и начальник порта еще не прибыли из Красноярска, а имеющиеся у него баржи и кунгасы выброшены на камни и к работе не годны.

Я предложил начать выгрузку на карбасах силами судовой команды и просил Безродного указать место для выгрузки и дать приемщика груза; на это я получил ответ, что у него приемщика нет, но задержки в оформлении документов никакой не будет, так как они груз на берегу будут сразу же разбирать и убирать в склады. Указанное т. Безродным место для разгрузки горючего было совершенно не обследовано и неудобно, вследствие большого количества подводных камней; при первой же попытке подойти к нему перегруженные нефтью карбаса получили повреждения. Выгружаемые на станцию продукты складывались на берегу под открытым небом и подолгу лежали без присмотра и неприкрытые от дождя. Дело не улучшилось и с приездом вновь назначенного начальника полярной станции Диксон т. Пашкова, его заместителя Алимова и рабочих погрузо-разгрузочного участка.

Несмотря на неоднократные просьбы, приемщик выделен не был. Рабочих для разгрузки не дали, баржу использовали для перегрузки пришедших из Красноярска лихтеров, чем создали задержку парохода, зная, что нам предстоит еще большой рейс... От оформления документов порт отказался, мотивируя тем, что груз ими еще не разобран, хотя великолепно знали, что груз должны были принимать с борта парохода. Вследствие этого вышел с Диксона с неоформленными грузовыми документами...»

И далее:

«...13/IX прибыл в порт Диксон для бункеровки, где простоял вследствие неподготовленности порта четверо суток; мне было заявлено, что груз еще не весь разобран и потому оформить документы нельзя, так как нехватает ста мест... Вышел (из Игарки) в Архангельск с заходом на Диксон для бункеровки, куда прибыл 5/X. Приняв бункер и оформив грузовые документы, получил сообщение завхоза полярной станции Диксон, что 60 мест нашлось и что еще один склад не разобран, так что остальные 40 мест будут оформлены после; считаю это совершенно недопустимым, так как времени для разборки было достаточно...»

«...Пришли на о. Диксон 30 августа... На о. Диксоне стояли до 26 сентября. Должен отметить, что о. Диксон, несмотря на то что он считается портом, никоим образом порт не напоминает: никаких средств сообщения с берегом, пренебрежительное отношение к заявлениям капитанов и т. д. и т. п. Я стоял на якоре на таком месте, где сильно действует течение, просил несколько раз начальника и капитана порта переставить на более спокойное место, так как из-за течения, во время ветра, судно ходит на якорях до 60—70 градусов, но так ничего и не добился. 13 сентября пароход сорвало штормом, несмотря на два отданных якоря, и нанесло на стоящий ниже по ветру л/п «Мурман», задержавшись около которого, я избег выноса парохода на один из островов. После этого только пароход был отбуксирован и поставлен на якорь в более спокойном месте...»

Капитан п/х «Мироныч»:

«14 сентября в 5 час. утра до полночи грузовые операции не произ-

водятся за неимением барж для выгрузки; о. Конус занят для бункеровки... 16/IX в полдень подвели к борту баржу, начали разгрузку 37 *т*... В 20 час. разгрузка закончена. Ждем места для бункеровки...»

Капитан л/п «Мурман»:

«...20/VIII прибыл на рейд о. Диксон. Ввиду необеспеченности грузов руководящим составом о. Диксон простоял до 27/VIII. Погрузка производилась с барж личным составом. Наш груз был спутан с грузом другого назначения...»

Капитан л/п «Дежнев»:

«...11 октября только в 14 час. 30 мин. к борту подошел буксир «Молоков» для выгрузки продовольствия. За время стоянки судна с 25 сентября по 11 октября порт Диксон не нашел времени разгрузить 1½ *т* овощей...» И далее: «...В заключение считаю необходимым отметить... безобразную работу порта Диксон из-за отсутствия плавсредств и рабочей силы, выразившуюся в непроизводительном простое судна 5 сут. 7 час. 55 мин.».

Капитан л/п «Садко»:

«...13/IX в 14 час. 20 мин. ошвартовались к п/х «Ильмень», начали принимать с последнего уголь. Бункеровка шла медленно, так как порт помощи людьми не оказал, работала только команда «Садко» при наличии на судне только 50% утвержденного штата...»

Эти примеры совершенно достаточно иллюстрируют техническую неподготовленность и плохую организацию работы порта Диксон в 1938 году. Между тем налаженность работы в этом важном

№№ пп.	Название судна	Переработано груза (погружено, выгружено)	Принято (сдано) пассажиров	Время стоянки		Затрачено	
				от	до	погрузо-разгрузочн. работы	бункеровку
1	2	3	4	5	6	7	8
1	«Сталинград» . . .	276	127	3/IX 3 ч. 20 м.	12/IX 11 ч. 30 м.	30.30	80.30
2	«Уралмаш» . . .	1 626	52	25/VIII 11 ч. 40 м.	31/VIII 3 ч. 05 м.	69.30	29.50
3	«Балхаш»	2 003	—	2/IX 14 ч. 00 м.	14/IX 5 ч. 10 м.	169.55	1.00[2]
4	«Мироныч»	2 683	19	21/VIII 21 ч. 15 м.	30/VIII 20 ч. 25 м.	109.45	41.45
5	«Товарищ Сталин»	260	—	11/VIII 20 ч. 00 м.	20/VIII 22 ч. 50 м.	20.30	30.00
6	«Ильмень»	1 670	3	11/VIII 8 ч. 00 м.	22/VIII 23 ч. 20 м.	83.15	47.20
	Всего . .	8 518	201	—	—	483.25	230.25
	В процентах	—	—	—	—	35,08	17,00

[1] В том числе 101 ч. 30 м.—время, потраченное п/х «Сталинград» на выгрузку тяжеловесов с п/х «Балхаш».

[2] Всего бункеровка продолжалась 25 ч., из них 24 ч. одновременно с разгрузкой.

пункте, который по существу является центральной арктической базой Западного сектора, и своевременное обслуживание судов могли бы значительно сократить непроизводительные стоянки.

Нормальным временем стоянки на Диксоне приведенных 14 судов следует считать:

1. Переработка 9 441 *т* груза (по норме 300 *т* в сутки)	755,3 с/ч.
2. Время на бункеровку (в среднем фактические нормы составили 86,5% от установленных, вместо 693,4 с/ч.)	599,8 »
3. Ожидание распоряжений (считая ожидание пароходов «Товарищ Сталин», «Ильмень», «Уралмаш», «Мироныч», «Балхаш» и «Волга»)	1 840,6 »
4. Штормовые погоды	211,2 »
5. Перетяжки	58,6 »
Всего	3 465,5 с/ч.

Таким образом, непроизводительная затрата времени у судов на Диксоне выразилась:

4 810 с/ч. —3,465,5 с/ч. = 1 344,5 с/ч. = 56,0 суд/сут., или 28,0% от всего стояночного времени.

* * *

Таблица 3

времени (в час.) на		В числе прочих причин (в часах)								
Прочие причины	Всего	Ожидание грузчиков	Ожидание груза и разгрузки	Перетяжки	Оформление документов	Посадка и сдача пассажиров	Ожидание плавучих средств	Ремонт судна	Непогода	Прочие причины
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
113.10	224.10	3	—	—	—	1.00	6.20	—	—	102.50[1]
36.05	135.25	4	5	—	—	—	11.40	—	—	15.25
108.15	279.10	—	94.20	2.00	4.30	—	0.30	3.00	—	3.55
63.40	215.10	—	—	—	7.10	—	54.20	—	—	2.10
168.20	218.50	—	154	—	3.00	—	9.00	—	—	2.20
48.45	279.20	—	134.50	6.45	2.20	—	—	—	4.50	—
638.15	1 352.05	7	388.10	8.45	17.00	1.00	81.50	3.00	4.50	126.40
47,2	100,0	0,5	28,7	0,6	1,3	—	6,1	0,2	0,3	9,5

Анализ по порту Тикси произведен по шести судам, время по которым сведено в вышеприведенном таймшите (табл. 3).

Из рассмотрения таймшита видно распределение бюджета времени:

грузовые операции	35,8%—483 ч. 25 м.
бункеровка	17,0%—230 ч. 25 м.
прочие причины	47,2%—638 ч. 15 м.

Из прочих причин обращают на себя внимание:

ожидание разгрузки	28,7%—388 ч. 10 м.
» плавучих средств	6,1%— 81 ч. 50 м.
использование грузовых средств (п/х «Сталинград» для выгрузки тяжеловесов с п/х «Балхаш»)	7,4%—101 ч. 30 м.

За время стоянки в Тикси судов, приведенных в таймшите, переработано 8 518 *т*. Средняя норма погрузо-разгрузочных работ:

8 518 *т* : 1005,6 ч. = 8,47 × 24 = 203,3 *т* в сутки, при установленной суточной норме в 500 *т*, что дает выполнение на 40,7% (При определении нормы из общего стояночного бюджета времени исключены: перетяжки — 8 ч. 45 м., посадка и сдача пассажиров — 1 ч., непогоды — 4 ч. 50 м., помощь п/х «Сталинград» п/х «Балхаш» — 101 ч. 30 м. и время на бункеровку — 230 ч. 25 м. — всего 346 ч. 30 м.)

Данные по бункеровке:

Название судна	Взято бункера	Затрачено времени (в часах и минутах)
«Уралмаш»	455	29.50
«Балхаш»	371	25.00
«Мироныч»	523	41.45
«Ильмень»	375	47.20
Всего	1 724	143 ч. 55 м.

дают суточную норму: 1 724 *т* : 143,9—12 *т* × 24 = 288 *т* при установленной норме в 250 *т*, или 115,2%.

Вот как характеризуют капитаны в своих рейсовых донесениях работу порта Тикси в 1938 году.

Капитан п/х «Уралмаш»:

«...Приступили к разгрузке груза, предназначенного для Тикси. Несмотря на наши настояния, разгрузка шла очень медленно, даже при наличии сезонного штата грузчиков. Правда, это отчасти способствовало формированию двух речных караванов — Индигирского и Колымского, отправляемых одновременно...»

Капитан т/х «Мироныч»:

«Рабочими выгрузка производится на две руки, работу на все трюмы производить нельзя за неимением барж...»

Капитан п/х «Балхаш»:

«...Выгрузка началась 3 сентября в 8 часов, проходила крайне медленно вследствие сортировки груза по точкам, плохой работы грузчиков порта, плохой организации работы порта и, частично, отсутствия барж. Выгрузка тяжеловесов произведена силами экипажа п/х «Сталинград», для чего пришлось подходить и швартоваться к нему лагом...» И далее: «...Бункера принято 371 *т*, бункеровка производилась силами рабочих порта, проходила хорошо...»

В заключение он писал:

«В отношении условий работы каждого порта можно сказать: Тикси довольно сносно производит бункеровку, но погрузка и выгрузка производятся плохо, нет рабочей силы, нет кунгасов...»

Свидетельства капитанов указывают на следующие причины:

1. Пловучих средств (барж) в порту было недостаточно, поэтому груз нельзя было выгружать через все люки.

2. Существовала плохая организация разгрузочных работ по генеральным грузам, и работа грузчиков не была на высоте. Наряду с этим работа по бункеровке удовлетворительная.

3. Чрезвычайно сложные условия выгрузки п/х «Балхаш». Груз, предназначавшийся в разные пункты, был размещен в разных трюмах, почему приходилось сортировать груз на баржах.

4. Задержка п/х «Сталинград» на 101 ч. 30 м. для разгрузки тяжеловесов из-за отсутствия тяжелых стрел на п/х «Балхаш» и соответствующих разгрузочных средств в порту.

Исходя из этого, нормальной стоянкой судов в Тикси следует считать:

1.	Переработка 8 518 *т* груза по норме 500 *т* в сутки	408 ч. 40 м.
2.	Бункеровка	230 ч. 25 м.
3.	Перетяжка	8 ч. 45 м.
4.	Оформление документов	17 ч. 00 м.
5.	Посадка и сдача пассажиров	1 ч. 00 м.
6.	Непогода	4 ч. 50 м.
	Всего	670 ч. 40 м.

Непроизводительная стоянка:

1 325 ч. 05 м. — 670 ч. 40 м. = 681 ч. 25 м., или 28,4 суд/сут., что составляет 50,4% ко всему стояночному времени.

* * *

В сводном таймшите по бухте Кожевникова рассмотрено четыре судозахода (табл. 4, стр. 240—241).

Отсюда видно, что общий бюджет времени распределяется следующим образом: переработка грузов — 413,7 с/ч., или 62,6%, и прочие причины — 247,3 с/ч., или 37,4%. Последние в основном относятся к ожиданию пловучих средств, которое составляет 154,3 с/ч., или 23,3% общего бюджета стояночного времени. Сравнительно большой процент (8,7%) падает на непогоды, которые являются серьезным препятствием для грузовых операций в этом пункте, так как рейд разгрузки совершенно открыт.

Затраченное на производство грузовых работ время дает фактическую норму работ по б. Кожевникова: 3 760 : 597,8 = 6,29 × 24 = 151 *т* в сутки против нормы в 200 *т*, или 75,5% (при расчете нормы из общего бюджета времени в 660 ч. 55 м. исключены: сдача пассажиров — 4 ч. 55 м., шторм — 21 ч. 30 м. и непогода — 35 ч. 45 м.).

Невыполнение норм главным образом относится за счет плохой организации и недостаточности пловучих средств. Ожидание пловучих средств достигает больших размеров (154,3 с/ч.). Объяснение обстановки, в которой проходят разгрузочные работы в б. Кожевникова, приведено в рейсовом донесении капитана п/х «Уралмаш», который дважды за навигацию 1938 г. посетил б. Кожевникова:

№№ пп.	Название судна	Принято бункера	Переработано груза (погружено—выгружено)	Принято (сдано) пассажиров	Время стоянки		Затра
					от	до	погрузо-разгрузочн. работы
1	2	3	4	5	6	7	8
1	«Уралмаш» . . .	—	429	56	19/VIII 8 ч. 40 м.	22/VIII 10 ч. 25 м.	59.00
	» . . .	—	1 764	18	3/IX 16 ч. 30 м.	14/IX 5 ч. 20 м.	155.15
2	«Сталинград» . .	—	1 509	430	19/VIII 19 ч. 40 м.	31/VIII 19 ч. 00 м.	190.25
3	«Балхаш» . . .	—	58	—	27/VIII 22 ч.	29/VIII 21 ч. 00 м.	9.00
	Всего . .	—	3 760	504	—	—	413.40
	В процентах	—	—	—	—	—	62,6

«Выгрузка производилась очень медленно по причине невозможности подхода барж на отливе к берегу, а также по причине свежего ветра...»

«...Так же, как и в прошлый раз, разгрузке мешали низкий уровень воды и сильная отмелость берега у м. Эбериконян. К тормозящим разгрузку причинам следует отнести и недостаток разгрузочного тоннажа (барж). Местная администрация не учитывает физической особенности бухты (постановка моторных катеров и барж на мелком месте, где они обсыхали до следующей полной воды), поэтому «Уралмаш» разгрузился только 13/IX, простояв под выгрузкой 2 462 *т* 10½ суток».

Нормальной работой в условиях бухты Кожевникова следует считать:

1. Разгрузка 3 760 *т* по норме в 200 *т* в сутки .	451,2 с/ч.
2. Посадка и сдача пассажиров	5,8 »
3. Непогода и шторм	57,3 »
Всего . . .	514,3 с/ч.

Таким образом, непроизводительная стоянка трех судов выражается: 660,9 с/ч. — 514,3 с/ч. = 146,6 с/ч., или 6,1 суд/сут., что составляет 22,2% от общего бюджета времени, проведенного судами в б. Кожевникова.

* * *

В навигацию 1938 г. обслуживание полярных станций и пунктов Карского моря производилось п/х «Пушкин» и л/п «Мурман». Время, потраченное этими судами по отдельным пунктам, показано в сводном таймшите по полярным станциям (табл. 5, стр. 242—243).

Данные этого таймшита показывают неприглядную картину распределения бюджета времени между фактической работой по погру-

Таблица 4

чено времени (в часах) на			В числе прочих причин (в часах) на							
бункеровку	Прочие причины	Всего	ожидание груза	оформление документов	посадку и сдачу пассажиров	ожидание плавучих средств	ремонт судна	шторм, лед	непогоды	Разные причины
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
—	14.45	73.45	1.00	—	—	11.45	—	0.30	—	1.30
—	97.35	252.50	9.00	—	—	51.30	8.15	21.00	—	7.50
—	96.55	287.20	—	2.15	5.50	53.05	—	—	35.45	—
—	38.00	47.00	—	—	—	38.00	—	—	—	—
—	247.15	660,55	10	2.15	5.50	154.20	8.15	21.30	35.45	9.20
—	37,4	100,0	1,5	0,3	0,9	23,3	1,3	3,3	5,4	1,4

зочным операциям и стоянкой судов по прочим причинам, а также выполнения норм выгрузки.

Весь бюджет времени, затраченный пароходами «Пушкин» и «Мурман» у полярных станций, составляет 918,6 с/ч. Фактическая работа производилась 586,3 с/ч., или 63,8%. На простой по ледовым, метеорологическим и прочим причинам следует отнести 332,3 с/ч.,или 36,2%.

Пунктами с наиболее тяжелыми условиями выгрузки были следующие (см. таблицу):

ФАКТИЧЕСКИЕ НОРМЫ ВЫГРУЗКИ

	В сутки (в тоннах)	
	чистая	валовая
Стерлегово	34,8	20,9
»	14,4	12,0
Челюскин	83,0	50,0
Маре-Сале	61,0	53,3
Белый	70,8	45,6
Уединение	48,7	32,4
Усть-Таймыра	1,8	26,9

Разгрузочные работы у о. Русского и о. Пилота Алексеева дали более высокие показатели:

о. Русский	139,2	119,2
о. Пилота Алексеева	103,7	63,1

При производстве грузовых операций, особенно у о. Русского, ледовые и метеорологические условия были наиболее благоприятны.

Норма выгрузки для рейдовых работ Арктики составляет 150 *т*. В 1938 г. ни на одной полярной станции суда этой нормы не выпол-

№№ пп.	Название пунктов	Переработано груза (погружено—выгружено)	Принято (сдано) пассажиров	Время стоянки		Затра (в ча
				от	до	погрузо-разгрузочные работы
1	2	3	4	5	6	7
1	Стерлегово	104	13	18/VIII 11 ч. 50 м.	23/VIII 13 ч. 15 м.	71.55
2	о. Русский	104	6	25/VIII 2 ч. 50 м.	26/VIII 0 ч. 45 м.	18.00
3	м. Челюскина	710	7	26/VIII 15 ч. 20 м.	9/IX 19 ч. 45 м.	205.10
4	Маре-Сале	88	8	8/VIII 9 ч. 10 м.	10/VIII 0 ч. 45 м.	34.45
5	о. Белый	189	34	10/VIII 22 ч. 25 м.	15/VIII 2 ч. 00 м.	64.05
6	о. Уединения	115	26	16/VIII 6 ч. 40 м.	19/VIII 19 ч. 40 м.	56.40
7	о. Пилота Алексеева .	233	2	29/VIII 10 ч. 20 м.	2/IX 2 ч. 55 м.	53.55
8	Усть-Таймыра	125	10	2/IX 7 ч. 00 м.	6/IX 23 ч. 05 м.	71.45
9	Стерлегово	6	3	7/IX 15 ч. 35 м.	8/IX 3 ч. 35 м.	10.00
	Всего . . .	1 674	109	—	—	586.15
	В процентах .	—	—	—	—	63,8

нили, так как средняя чистая норма составляет 68,7 *т*, или 45,7% от установленной, а максимальная — 119,2 *т*, или 79,4%.

Главная причина невыполнения норм и большой задержки судов под выгрузкой заключается в плохой обеспеченности судов разгрузочными средствами.

Насколько Архангельская морская контора недооценивала этот момент, видно хотя бы из рейсового донесения капитана п/х «Пушкин», который пишет, что он с большим трудом добился в Архангельске карбасов, так как в отделе эксплоатации Морской конторы его уверяли, что полярные станции имеют достаточно плавучих средств для разгрузки.

Морская контора не позаботилась обеспечить суда разгрузочными средствами, а руководитель эксплоатации старался, видимо, «отделаться» от капитана успокоительными разъяснениями. Карбаса, полученные судами в Архангельске, нельзя считать обеспечивающими разгрузку судов как по своей грузоподъемности, так и по своей конструкции. Поэтому для успешного выполнения разгрузочных работ необходимо перейти от снабжения судов карбасами на снабжение кунгасами большей грузоподъемности (15—20 *т*) и более подходящими для разгрузки судов на открытых рейдах.

Таблица 5

чено времени сах) на		В числе прочих причин (в часах) на						Фактическ. норма разгруз. (в тоннах)		
Прочие причины	Всего	ожидание груза и разгрузки	ожидание распоряжения	перетяжки	шторм, лед	непогоды	Разные причины	Чистая	Валовая	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
49.30	121.25	—	0.20	—	42.35	—	6.35	34,8	20,9	Переход под о. Рингнес на отстой п/х «Пушкин»
3.55	21.55	—	3.00	0.55	—	—	—	139,2	119,2	
133.15	338.25	4.15	2.20	2.45	120.00	—	3.55	83,0	50,0	
4.50	39.35	—	—	—	—	—	4.50	61,0	53,3	
35.30	99.35	—	—	—	—	10.30	25.00	70,8	45,6	В том числе ожидание воды 21 ч. 20 м.
28.20	85.00	—	—	—	—	24.55	3.25	48,7	32,4	
34.40	88.35	—	—	—	28.45	—	5.55	103,7	63,1	л/п «Мурман»
40.20	112.05	—	—	—	7.45	—	32.35	41,8	26,9	
2.00	12.00	—	—	—	—	—	2.00	14,5	12,0	Средние фактические нормы разгрузки
332.20	918.35	4.15	5.40	3.40	199.05	35.25	84.15	—	—	в сутки: чистая —68,6 валовая —43,7
36,2	110,0	0,5	0,6	0,4	21,6	3,9	9,2	—	—	—

Характеристика условий, в которых проходили работы в отдельных пунктах, дается в рейсовых донесениях капитанов судов.

Капитан л/п «Мурман»:

«...3/VIII прибыл на рейд п/с Маре-Сале, сразу же начал разгрузку при 4-балльном прибое... 10/VIII прибыл на рейд о. Белый и приступил к разгрузке грузов и смене зимовщиков. Вследствие сильного волнения работа требовала усиленного внимания, в особенности в проходе протоки, где из-за недостаточной глубины, быстрого течения и бурунов катера с карбасами неоднократно садились на мель. Приходилось рисковать, чтобы не разбить катера и сохранить груз...

16/VIII прибыл на рейд п/с Уединения. Вследствие сильного прибоя производить разгрузку не было возможности...

17/VIII зыбь начала успокаиваться, начал разгружать груз. 5-балльным прибоем у берега разбило два карбаса. Разгрузку производили кунгасом с о. Белый.

29/VIII встал на якорь у о. Пилота Алексеева для обеспечения зимовки гидрографических судов «Торос» и «Норд»; за время стоянки лед и шторм неоднократно срывали разгрузку. 2/IX стал на якорь у п/с Усть-Таймыры на расстоянии 8 миль от станции и начал разгрузку. Несмотря на плохие метеорологические условия — туман, лед и снежные заряды, разгрузки производились...

7/IX стал на якорь у рации м. Стерлегова. В условиях 5-балльного прибоя принял тару и груз...»

Капитан п/х «Пушкин» (из рейсового донесения):

«Подойдя под лотом, встал на якорь в одном километре от рации м. Стерлегова; сразу приступили к выгрузке. Все время у берега был сильный прибой, и команде приходилось работать по пояс в ледяной воде, так как никакие вымосты (временные пристани) не выдерживали силы прибоя.

20/VIII, вследствие шторма от зюйд-веста силою 8 баллов, во избежание быть выброшенными на берег, вынужден был сняться с якоря и искать убежища за одним из островов; выбрал остовую сторону о. Рингнес, где стоянка очень удобна от зюйд-вестовых, вестовых и норд-вестовых ветров, но требует тщательного обследования и составления плана; при съемке с якоря у Стерлегова якорь сильно заело грунтом, при выборке лопнул канат первой смычки и якорь был утоплен. 21/VIII шторм стих, вернулись обратно к м. Стерлегова. 23/VIII окончил выгрузку...»

Выгрузка у о. Русского характеризуется в этом же донесении: «...необходимо тщательно обследовать и промерить все место подхода для разгрузки судов, что несомненно ускорит выгрузку, так как судно сможет подойти ближе к берегу...»

Далее: «...Подойдя к м. Челюскину, стал на якорь в полумиле от берега на глубине 6,5 сажени. Выгрузку сильно замедляли дрейфующие около берегов льды, напор которых много раз заставлял сниматься с якоря и пропускать большое скопление льда; это удавалось не всегда, ввиду неправильности направления течения, которое менялось самым неожиданным образом и часто с большой скоростью...»

Как видно, условия стоянки и разгрузки судов у большинства станций исключительно тяжелы, поэтому совершенно необходимо снабжать суда такими разгрузочными средствами, которые позволяли бы при благоприятных условиях быстро произвести грузовые операции. Это сохранит груз и значительно сократит дорогостоящее время.

Если бы суда были нормально снабжены разгрузочными средствами, обеспечивающими выполнение грузовых норм, разгрузочные операции пароходов «Пушкин» и «Мурман» у полярных станций заняли бы:

1. Переработка 1 674 *т* груза по норме 150 *т* в сутки	267,8 с/ч.
2. Перетяжки	3,7 „
3. Лед и непогода	234,5 „
4. Прочие	84,3 „
Всего	590,3 с/ч.

Непроизводительная затрата времени судов, работавших по снабжению полярных станций Карского моря, выразилась:

918,6 с/ч.—590,3 с/ч.=328,3 с/ч., или 13,7 суд/сут., что составляет 35,7% от общего бюджета времени, затраченного судами на грузовые операции по полярным станциям.

* * *

Разобранные материалы не охватывают полностью работу в 1938 году всего флота и всех пунктов, в которых производились операции.

Однако, подытоживая данные по приведенным пяти таблицам, мы имеем следующую картину непроизводительных простоев (в судо-часах):

№№ пп.	Название пунктов	Фактически затрачено времени	Следовало затратить	Излишне затрачено	Процент излишне затраченного времени к фактическому
1	Мурманск	368,3	194,2	174,1	47,3
2	Диксон	4 810,0	3 465,5	1 344,5	28,0
3	Тикси	1 352,1	670,7	681,4	50,4
4	б. Кожевникова	660,9	514,3	146,6	22,2
5	Полярные станции Карского моря	918,6	590,3	328,3	35,7
	Всего	8 109,9	5 435,0	2 674,9	33,0

Эта сводная таблица, даже по неполным данным, показывает, что в навигацию 1938 г. в Мурманске и в пунктах Арктики из-за неорганизованности, плохого обеспечения пловучими средствами, неправильного использования рабочей силы и т. д. было затрачено более 111 судо-суток транспортных судов. По грубому подсчету, средняя себестоимость одних судо-суток фрахтованных судов и собственных ледокольных пароходов составляет 8 тыс. рублей.

Таким образом, потери только на излишних стоянках, и то не по всем транспортным судам Западного сектора, равны за 1938 г. примерно одному миллиону рублей.

Рассмотренные таймшиты показывают, что эти дорогостоящие простои объясняются исключительно субъективными причинами, и ликвидация их находится в наших возможностях. Мы имели и имеем все необходимое для полного устранения отмеченных недочетов. Для этого требуется только более внимательное отношение береговых работников Главсевморпути при подготовке морских операций и тщательное изучение условий работы в каждом данном пункте.

К. А. Радвиллович

МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ 1938 года В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ

Проведение морских операций в Восточном секторе Севморпути в 1938 г. было значительно усложнено отсутствием достаточных технических ресурсов. Всем памятна зимовка почти всего ледокольного флота Главсевморпути в 1937/38 г. Лидерный ледокол Восточного сектора «Красин» зимовал в б. Кожевникова, и его первой задачей был вывод зимовавших судов в море Лаптевых. Поэтому для проведения плановых транспортных операций этого года пришлось искать другое судно, которое хотя бы отчасти могло заменить ледокол «Красин». С этой целью был зафрахтован л/п «Океан». Но это хорошее гидрографическое судно, конечно, не могло полностью заменить ледокол, так как некоторые специфические ледовые препятствия, которые так часто встречаются в восточных морях, были для него непреодолимы.

В навигацию этого года, кроме обычных операций по проводке судов на Колыму, Индигирку и в Тикси, перед Штабом морских операций стояли две серьезные задачи. Первая — поход на о. Врангеля, чтобы как можно ранее доставить туда экспедицию Академии наук СССР, и вторая — сложный рейс к о. Генриетты для смены зимовщиков.

Подготовка к выполнению столь серьезных задач была далеко не на высоте положения. Первый шаг к подготовке — прием судов в чартер во Владивостоке—был сделан с опозданием на 110 суток. Из 11 судов 6 имели опоздания от 12 до 16 суток. Даже 2 собственных судна Главсевморпути были предъявлены к приемке с общим опозданием на 33 суток.

В операциях 1938 г. на востоке участвовали следующие суда:

1. Л/к «Красин» (с 24/VIII)
2. Л/п «Океан»
3. » «Охотск»
4. П/х «Беломорканал»
5. » «Кингисепп»
6. » «Красный партизан»
7. » «Анадырь»
8. П/х «Ванцетти»
9. » «Товарищ Красин»
10. » «Искра»
11. Т/х «Юкагир»
12. » «Ненец»
13. П/х «Якутия»
14. Лихтер «Тиксинец»

Следующей задержкой выхода судов в море были простои под погрузкой. По плану суда должны были простоять под погрузкой 69 суток. Фактически же простой выразился в 199 судо-суток, т. е.

задержка флота против норм по погрузочным операциям во Владивостоке составила 130 судо-суток.

Несвоевременный выход флота в море указывает на то, что наши хозяйственные организации, в том числе Владивостокская морская контора, не считались с лимитированными сроками арктической навигации. В арктических морских операциях дорог, без преувеличения, каждый час, а во Владивостоке на снаряжение судов затрачивались лишние десятки дней.

Началом арктических морских операций следует считать время прибытия судов в б. Провидения. С этого момента судьба операций всецело зависит от Штаба, который должен построить свою работу так, чтобы провести операции наивыгоднейшим образом. Конечный итог подготовки к морским операциям заключается в сроках прибытия судов в б. Провидения, так как он суммирует все задержки и выигрыши во времени на переходе до б. Провидения.

В навигацию 1938 г. в б. Провидения прибыло по графику только одно судно «Беломорканал». Все остальные суда опоздали в общем на 224 судо-суток. С наименьшим опозданием пришел л/п «Океан», так как его опоздание выразилось всего в 10 суток. Более других опоздал п/х «Тов. Красин» — на 32 суток. Это наиболее тихоходное судно, и ему грозил полный срыв выполнения рейса. Цифры выполнения плана интересны отдельно по каждому судну; поэтому приводим следующую таблицу:

№№ пп.	Наименование судна	Выполнение плана в %	Количество судо-суток, затраченных судном в Арктике	
			по графику	фактически
1	«Океан»	112,0	80	56
2	«Охотск»	123,6	69	41
3	«Беломорканал»	111,3	44	31
4	«Кингисепп»	110,3	42	54
5	«Ванцетти»	102,3	42	29
6	«Искра»	116,0	76	59
7	«Анадырь»	111,5	67	49
8	«Товарищ Красин»	105,1	41	40
9	«Красный партизан»	109,3	49	51
10	«Ненец»	124,7	25	21
11	«Юкагир»	106,0	21	15
	Всего	112,0	556	446

Таким образом, экономия во времени для всех судов, по их работе в арктических водах, выразилась в 110 судо-сутках, или в 19,8% при общем выполнении плана на 112%.

Только своей напряженной работой в Арктике суда сумели полностью покрыть опоздание, допущенное во Владивостоке, при сдаче их в чартер.

Совокупность крайне недостаточных технических ресурсов и большой потери навигационного времени заставляла признать, что навигация 1938 г. начиналась неблагополучно.

К основным трудностям, сопровождавшим начало навигации, следовало отнести и отсутствие морских ледовых авиаразведок, которые

являются необходимым звеном арктических операций. Хорошее сочетание в оперативной работе ледовой и синоптической службы нарушалось отсутствием весьма важной отправной точки — данных ледовой разведки. Правда, опыт прежних лет в некоторой доле заменял этот недостаток, но ясной картины состояния льда не было, и это заставляло Штаб работать до известной степени ощупью.

Разнобой в прибытии судов в отправную точку арктических операций Восточного сектора — б. Провидения — не позволил организовать проводку судов караванами. Поэтому л/п «Океан» взял под проводку п/х «Беломорканал» и довел его до м. Биллингса, откуда по ледовой обстановке он мог следовать самостоятельно. 17 июня была сделана попытка пройти к о. Врангеля, и хотя непроходимый лед заставил л/п «Океан» повернуть обратно, разведка вполне оправдалась получением точного представления о состоянии льда в проливе Лонга. Это было важно для всего дальнейшего руководства операциями. После второй ледовой разведки л/п «Океан» вдоль береговой черты и ознакомления со льдом в море на меридиане о. Колючина Штаб получил полное представление о характере льда в Чукотском море на этот год. При наличии значительной ледовитости, в особенности на участке от м. Биллингса до м. Шелагского, весьма важно было знать качество льда, которое лучше всего определялось с судна. Годовалый, сильно подтаявший лед в конце июля, даже при высокой балльности, уже не представлял серьезных препятствий для таких судов, как лесовозы типа «Ванцетти». Имея сведения о количестве, качестве и распределении льда, Штаб морских операций, руководствуясь синоптической обстановкой, направлял транспортные суда в самостоятельные плавания, оставив лидер у о. Колючина.

Наличие регулярной связи между судами позволяло указывать судам наиболее выгодные курсы и зависимость состояния льда от синоптической обстановки для каждого судна в отдельности. Учитывая значительные массы льда в море и текущую синоптическую обстановку, Штаб рекомендовал судам следовать вдоль береговой черты.

Суда, которые точно выполняли приказание начальника морских операций, успешно продвигались вперед. Но некоторые капитаны, действуя по собственному разумению, попадали в довольно затруднительные положения. В некоторых случаях их оправдывало плохое состояние компасов. Счислимые места нахождения судна сильно разнились от действительного положения.

Особо следует отметить, что в некоторые годы из-за большого количества льда в море, от мыса Дежнева до р. Колымы, приходится плавать исключительно в береговой полосе. Многолетний торошенный лед, имеющий большую осадку, становится при нажимных к берегу ветрах на грунт и образует барьер из стамух. Эти стамухи задерживаются обычно на глубинах в 10—20 *м*. Восточные капитаны приобрели навык пробираться под защитой стамух по малым глубинам, но, конечно, такие плавания обусловлены наличием хорошего грунта и почти полным отсутствием камней. Плавание по малым глубинам несомненно требует хорошего знания берега, учета метеорологических данных, времени года и других обстоятельств. Капитаны, привыкшие плавать в Западном секторе и в Белом море, где условия плавания совершенно иные, и многие молодые капитаны обычно боятся нового для них метода плавания в береговой полосе.

П/х «Анадырь», «Ненец» и «Искра» хорошо использовали ледовые условия, руководствуясь указанием Штаба морских операций, а «Юка-

гир», «Тов. Красин» и «Кингисепп» попадали в затруднительные положения, которых свободно можно было избежать.

Схема развития синоптических процессов в начале июля заключалась в наличии мощного антициклона над Охотским морем, Камчаткой и Колымой. Область повышенного давления над Восточно-Сибирским и Чукотским морями соединяла этот антициклон с другим, находящимся в северу от Аляски и Канады. Значительно развитая циклоничность над центральной Якутией и морем Лаптевых постепенно распространялась на восток, заставляя смещаться область повышенного давления в том же направлении. Во второй декаде июля циклоны стали попадать в бассейн р. Колымы, что вызвало на побережье смену ветра с норд-вестовых направлений на зюйд-остовые. В третьей декаде июля циклоны стали проникать в море и вслед за ними развился отрог высокого давления с севера. Конец июля для восточных морей был характерен повышенным давлением и развивающейся циклоничностью на Чукотском полуострове. Первая декада августа имела тот же характер чередования отрогов с севера и прорывов циклонов с запада. Во второй декаде августа начали прорываться циклоны с Восточного океана на север, в район Берингова пролива и в восточную часть Чукотского моря. Наличие антициклона над Восточно-Сибирским морем и над акваторией к северу от Чукотского создало значительный поток воздуха с севера на Чукотское море и отчасти на восточную половину Восточно-Сибирского моря. К западу от пролива Лонга имели влияние циклоны, расположенные над верховьями Индигирки и Колымы, что часто меняло направление ветра в районе к западу от м. Биллингса с северных на восточные.

Такое положение оставалось стабильным до последних дней августа. Около 1 сентября синоптическая ситуация изменилась на короткое время в результате развития циклоничности к северу от Ново-Сибирских островов. В конце первой декады сентября снова восстановилось прежнее положение. На карте появились антициклон с севера над Восточно-Сибирским морем и океанские циклоны, окклюдирующиеся к северу от Берингова пролива. Первая и вторая декады сентября в Чукотском море были характерны штормами от норд-веста. От этих штормов л/к «Красин» и пароходы «Анадырь», «Тов. Красин» и «Искра» терпели значительное затруднение. Такая синоптическая обстановка уже в первой декаде сентября фактически указывала на наступление зимнего периода.

В этом году ледовое положение стало выясняться только после первых плаваний л/п «Океан» и п/х «Беломорканал». Таким образом, 15—17 июля стало известно, что между м. Дежнева и о. Колючин существуют языки битого льда плотностью в 6—8 баллов, которые выдаются в море на 10—20 миль. Можно было предположить, что пловучий лед образовался от недавно взломанного берегового припая. За о. Колючиным восточная кромка льда уходила по меридиану на север. Далее в 10—15-мильной береговой полосе до м. Биллингса наблюдался лед преимущественно от 5 до 7 баллов с отдельными перемычками в 8—9 баллов. Мористее лед уплотнялся. От м. Биллингса к западу, вплоть до входа в Чаунскую губу, лед чередовался с небольшими разводьями, направленными от берега в море, и был менее плотным, а именно — 3—6 баллов. На всем протяжении лед был не старше годовалого возраста, слабо всторошенный.

У м. Биллингса л/п «Океан» оставил п/х «Беломорканал» самостоятельно следовать на запад, а сам прошел в направлении м. Блоссом

на о. Врангеля. На первых десяти милях лед уплотнился до 6 баллов. Следуя дальше в тридцати милях от берега, л/п «Океан» попал в сплошной 10-балльный лед, состоящий из больших полей, со значительными следами торошения. Отличная видимость позволила наблюдать возвышенности о. Врангеля и отсутствие признаков открытой воды в пределах видимости с корабля. Между 19 и 22 июля наблюдения п/х «Беломорканал» раскрыли картину ледового положения от м. Шелагского до устья р. Колымы. Против Чаунской губы была обнаружена значительных размеров полынья, и лед снова начинался от меридиана восточной оконечности о. Айон. К северному берегу о. Айон примыкал еще невзломанный припай, а к северу от него начинался битый лед 5—7 баллов. За полыньей к западу от о. Айон плотность льда доходила местами до 7 баллов; этот лед кончался в районе м. Летяткина.

24—25 июля л/п «Океан» удалось уточнить восточную кромку льда в Чукотском море. Кромка начиналась к западу от м. Онман, уходила на восток-северо-восток и от 68° с. ш. и 174° з. д. уходила на северо-северо-восток. В направлении на о. Врангеля, примерно в 68°40′ с. ш. и 175° з. д., лед уплотнялся до 9 баллов и для л/п «Океан» был непроходим. В береговой полосе до 3—4 августа, по наблюдениям судов, лед не претерпел особых изменений. Значительные береговые разводья образовались после 5 августа на участке от м. Ванкарем до м. Биллингса; на участке к западу от м. Биллингса лед, наоборот, уплотнился до 5—8 баллов.

Первые ледовые авиаразведки были сделаны полярными летчиками тт. Асямовым и Каминским 7—8 августа. Разведка обнаружила значительные береговые полыньи в районе м. Якан и у юго-восточного и северного берега о. Врангеля. Между м. Шмидта и о. Врангеля наблюдался битый лед от 3 до 9 баллов. Наименьшие пространства сплоченного до 9 баллов льда были в направлении от м. Якана на м. Блоссом. О. Геральд был закрыт сплоченным, мало разбитым льдом.

К западу от устья р. Колымы состояние льда стало известно после прохода танкера «Ненец» в период между 31 июля и 3 августа. В районе островов Медвежьих имелся редкий лед. К западу от архипелага за большой полыньей спускался язык льда с севера на траверзе рек Алазеи и Индигирки.

В результате авиаразведок тт. Асямова и Падалки, а также наблюдений судов, в том числе л/п «Охотск», прибывшего на о. Генриетты, имелась полная картина состояния льда на 15 августа.

В Чукотском море восточная кромка льда начиналась от Колючинской губы, шла вдоль берега в 20 милях и на меридиане м. Онман уходила на северо-северо-восток. На трассе вдоль берега до Чаунской губы лед был от 1 до 5 баллов с отдельными перемычками до 7 баллов. Между о. Врангеля и материковым берегом лед значительно разредился, кое-где оставались отдельные скопления до 8—9 баллов сильно разрушенного льда. Остров Врангеля был закрыт с востока попрежнему. К о. Айон примыкал язык разреженного льда, кромка которого шла в виде языков вдоль берега до меридиана м. Б. Баранов. От м. Б. Баранов кромка уходила на северо-запад и на широте 73° и меридиане р. Алазеи направлялась на север.

Поход л/п «Охотск» к о. Генриетты был предпринят без ледовой авиаразведки и проводился исключительно на основе сообщений, передаваемых с острова, и наблюдений за прошлое время.

Линейный ордена Трудового Красного Знамени ледокол «Красин»

Л/п «Охотск» взял курс на север по 151° восточной долготы и шел под прикрытием восточной стороны Ново-Сибирских островов. На широте о-вов Ляховских «Охотск» встретил полосы льда. В районе о. Вилькицкого встретил разреженный лед, а к востоку от о. Жохова — кромку тяжелого льда, состоявшего из больших полей. В таком льду «Охотск» подошел к о. Генриетты. На обратном пути 19 августа «Охотск» от 74°30′ и 153°30′ взял курс на о-ва Медвежьи и на пути своем встретил несколько полос разреженного льда. Несмотря на сложность малоизведанного пути и полное отсутствие ледовой авиаразведки, поход к о. Генриетты был благополучно завершен.

К 25 августа лед отошел от берега у м. Б. Баранов и о. Айон. Западная кромка льда примыкала к берегу несколько восточней м. Шелагского. Восточная кромка оставалась в Чукотском море и шла от лагуны Рыпильхин (в 50 милях от м. Шмидта на запад) в направлении м. Блоссом и, не доходя 30 миль до о. Врангеля, поворачивала на восток параллельно южному берегу острова.

31 августа разведка т. Асямова установила, что южный и восточный берега о. Врангеля закрыты льдом от 2 до 8 баллов, ширина полосы льда колеблется с южной стороны от 10 до 30 миль. У материкового берега в 30 милях к востоку от м. Биллингса начинается полоса льда около 40 миль шириной, которая тянется до м. Шелагского. Лед в этой полосе исключительно битый, не свыше 5 баллов.

По наблюдениям л/п «Океан», к востоку от о-вов Медвежьих на пути к Индигирке в это время встретилась полоса разреженного льда шириной около 30 миль.

4 сентября п/х «Тов. Красин» на обратном пути из Амбарчика обнаружил 10-балльный лед в 45 милях к северо-северо-востоку от м. Б. Баранов, в то время как под берегом, где ему следовало итти, была 30-мильная полоса чистой воды. Несколькими днями позже этот же лед был обнаружен г/с «Ост», в котором оно и начало свой дрейф.

Последними судами, вышедшими 9 сентября из Чаунской губы на восток, были л/к «Красин» и п/х «Тов. Красин». В береговой полосе эти суда встретили разреженный лед у м. Шелагского, затем более плотный лед, но с большими разводьями, на участке от губы Нольде до м. Якан. Вскоре по выходе за кромку льда наблюдалась значительная зыбь при штормовой погоде от северо-запада, что указывало на значительные пространства открытой воды со стороны пролива Лонга. 20 сентября, по наблюдениям полярных станций и самолета Чукотского авиаотряда, берег от м. Ванкарем до м. Биллингс был закрыт льдом, местами до 7 баллов. Полярные станции мыса Шелагского и Певека сообщили о появившемся льде в Чаунской губе от 2 до 5 баллов. Г/с «Ост» 18 сентября находилось на 70°20′ и 165°30′ в крупнобитом с полями торосистом льду 10 баллов.

Если можно считать, что в начале морских операций Штаб действовал отчасти ощупью, основываясь только на опыте, то с приходом самолета Н-232 (летчик т. Асямов, штурман т. Падалко), т. е. с 7 августа, Штаб в своих действиях уверенно опирался на данные авиаразведок этого самолета.

При наличии ясной ледовой обстановки л/п «Океан» 8 августа направился на о. Врангеля. Следуя от м. Биллингса на восток-северо-восток, л/п «Океан», на траверзе м. Якан, взял курс на м. Блоссом. В 20 милях от м. Блоссом «Океан» преодолел полосу 8—9-балльного льда и вышел под берег о. Врангеля в редкий лед. В б. Сомни-

тельной нужно было высадить экспедицию Академии наук СССР, выгрузить ее снаряжение, лес, трактор и кунгасы. Отсутствие глубин и сомнительная карта береговой черты не помешали командиру л/п «Океан» т. А. А. Равдину чрезвычайно умело поставить судно на предельной близости к берегу для удобства разгрузки. Работа командира л/п «Океан» заслуживает особенного внимания полярных моряков. Следует отметить его высокую культуру. Судно имело все электронавигационные приборы, включая адограф. Всеми приборами т. Равдин пользовался с необычайной уверенностью. Не было случая, чтобы даже на малых глубинах, почти равных осадке судна, с «Океана» пользовались обыкновенным лотом. Радиопеленг брал сам командир, никогда не прерывая работы своей рации.

Короткий, очень послушный рулю «Океан» отлично работает в битом льду. Это качество судна хорошо было использовано в походе на о. Врангеля, и «Океан» преодолевал иногда лед, превышающий его возможности в обычном форсировании скопления льда.

24 августа л/к «Красин» прибыл в Чаунскую губу и ошвартовался к борту «Океана».

Штаб морских операций перешел на л/к «Красин», а «Океану» была поручена задача провести от о. Колючина к устью р. Индигирки буксирный пароход «Якутия» и лихтер «Тиксинец».

Л/к «Красин» совершил переход Тикси—Певек за 116 часов. Остаток угля, имевшийся после перехода, не превышал 2 110 т. 25/VIII ледокол получил распоряжение Штаба провести п/х «Тов. Красин» к устью Колымы. Следуя разреженным льдом в береговой полосе, ледокол осуществлял проводку, встречая сплоченный лед только при отклонении к северу.

27/VIII, после прибытия в б. Амбарчик, л/к «Красин» получил распоряжение следовать в Чаун в защищенную от ветра якорную стоянку.

3/IX п/х «Тов. Красин» вновь потребовал помощи, оказавшись в тяжелом льду северо-восточнее мыса Б. Баранов. Ледокол снялся для его дальнейшей проводки.

Подойдя к месту, указанному капитаном, ледокол нашел чистую воду, идущую до берега. Пароход находился севернее указанного им места. После околки и вывода пароход 5 сентября прибыл в Певек и начал разгрузку. Разгрузившись, он не мог сняться с мели, и ледоколу пришлось отвести его на буксире на более глубокое место. После захода на полярную станцию мыса Шелагского ледокол повел пароход на восток, следуя вблизи берега разреженным льдом.

10 сентября п/х «Тов. Красин» был отпущен для самостоятельного следования в б. Провидения.

Ледокол штормовал, испытывая крены свыше 50°. Держась против зыби и по зыби, он медленно галсами продвигался к Берингову проливу и 14/IX прибыл в б. Провидения, где принимал уголь с п/х «Красный партизан».

Мы уже отмечали, что часть капитанов строго руководствовалась указаниями Штаба, другая часть отклонялась от указанных маршрутов по совершенно необъяснимым причинам. Объяснения часто не оправдывали случаев выхода в лед при наличии совершенно свободной от льда трассы. Такие уклонения от указаний Штаба могли иметь серьезные последствия.

Укажем два характерных случая. 8 августа л/п «Океан» направлялся к острову Врангеля, держа курс от м. Биллингса на м. Блоссом. В 20—25 милях от берега на курсе замечено было судно, идущее во льду

взаимно перпендикулярно курсу «Океана». Судно шло примерно на северо-запад. Когда с судна заметили «Океан», то повернули ему навстречу. Это был п/х «Кингисепп», идущий от м. Шмидта на м. Биллингс. Неожиданная встреча произошла в 30 милях от берега на траверзе м. Якан. Между тем «Кингисеппу» было рекомендовано итти в видимости берега.

«Океан» запросил: «Откуда и куда идете?»

«Кингисепп»: «Были у Якана, там лед».

С «Океана» последовало приказание немедленно итти к берегу, так как два часа назад все видели с «Океана» полное отсутствие льда за м. Биллингс к м. Якан миль на 15—20 от берега; это же подтверждала авиаразведка, на основании которой давались указания «Кингисеппу».

Второй случай — с п/х «Тов. Красин». Этот пароход на обратном пути из Амбарчика в Чаунскую губу попал 3 сентября в 9-балльный лед в 45 милях на северо-восток от м. Б. Баранов. Пароход «Тов. Красин» должен был быть ближе к берегу по крайней мере на 30 миль, где была открытая вода. Только необыкновенно большая ошибка компаса на расстоянии 80 миль от Амбарчика могла привести пароход в эту точку. Там его обнаружил л/к «Красин», который специально вышел с места стоянки в Чаунской губе, чтобы оказать помощь п/х «Тов. Красин».

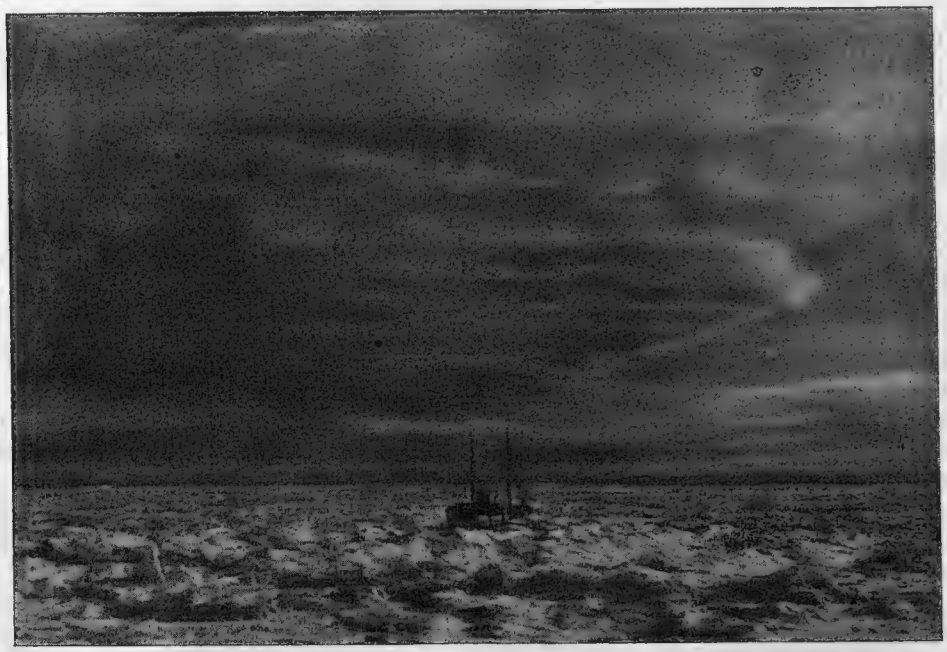
Особенно интересно было плавание гидрографического судна «Ост». Все плавание судна от Архангельска представляло совокупность грубых ошибок. В Штабе морских операций Восточного сектора узнали о существовании г/с «Ост», когда оно уже вмерзло, по запоздалым метеорологическим сводкам. В синоптической сводке Анадыря за 19 часов 19 сентября появились четыре метеорологические и ледовые сводки с г/с «Ост» за 18 сентября. Морское управление также ничего не знало о существовании г/с «Ост».

Ледокол «Красин» должен был 22 сентября выйти во Владивосток после окончания навигации в арктических морях. Вместо похода во Владивосток л/к «Красин» 21 сентября, имея 1 900 т угля, вышел к о. Айон на помощь г/с «Ост».

Причиной, заставившей г/с «Ост» попасть в трудные ледовые условия, было полное отсутствие у командования судна представления о плавании во льдах, отсутствие сколько-нибудь правильного расчета и полная неосведомленность о плавании на востоке. Командование судна не учитывало даже времени года, конца навигации. О правильности навигационных расчетов можно спорить. Но в данном случае спор был бесполезным. Товарищи с «Оста» ссылались на то, что полярные станции на о. Четырехстолбовом и м. Шелагском сообщили в сводках об отсутствии льда; поэтому они решили, что на всем расстоянии между этими пунктами (200 миль) льда тоже не будет. После этого трудно было завязывать спор о правильности их интерполяции. Если бы г/с «Ост» при встрече со льдом не входило в лед, а уклонилось к берегу, то без труда могло бы найти спокойную стоянку у Певека в Чаунской губе.

24 сентября ледокол «Красин» вошел в сплошной молодой лед толщиной 1 фут с поясинами старого льда и начал заклиниваться.

Уже на следующий день ледокол встретил 9-балльный лед, но продолжал пробиваться к «Осту». При форсировании винты заклинивались, приходилось обходить сплошной лед. К острову Айон лед был более разреженный.



Гидрографическое судно «Ост» во льдах Чукотского моря

26 сентября при движении назад, когда машине уже был дан полный вперед, ледокол по инерции уперся кормой в наторошенный лед и сорвал ограничитель правого борта. Вибрация средней машины давала основание предполагать потерю лопасти среднего винта или погнутость вала. Исправив рулевое устройство, л/к «Красин» продолжал форсировать лед и в обсервованной широте 70°22′, долготе 167°03′ подошел к «Осту».

Во время околки маленькое деревянное судно отодвигалось от ледокола вместе со льдом. Околов шхуну, ледокол несколько раз начинал проводку, но судно не могло преодолеть битый мелкий лед в канале.

Лед был настолько наторошен, что пробиваться назад кормой для околки «Оста» л/к «Красин» не мог.

Установился зимний режим. Было неизбежно дальнейшее замерзание молодого льда, сковавшего старый лед на всем пути — вплоть до Ванкарема. Начальник операции, принимая во внимание техническое состояние л/к «Красин», испорченный руль на «Осте» и ледовую обстановку, распорядился снять с «Оста» 21 человек и оставить судно в дрейфе с командой из 8 человек. Течения и зимний ветровой режим в этой части моря позволяли рассчитывать на дрейф судна, подобный дрейфу в этой части моря п/х «Урицкого» в зиму 1932/33 г.

Обратный путь ледокола был сложнее, так как под действием ветров западной половины лед вплотную прижало к острову Айон. Течи в местах старых повреждений ледокола усилились.

30 сентября ледокол прибыл в б. Провидения.

Помощь, оказанная л/к «Красин» г/с «Ост», стоила несколько сот тысяч рублей. В то же время, даже при полном отсутствии собственного опыта и знаний у командования г/с «Ост», судно могло бы

сделать сквозной рейс, если бы была соблюдена установленная руководством Главсевморпути дисциплина плаваний в арктических морях.

П/х «Тов. Красин» вышел из Амбарчика, а затем из Певека в предельный срок для возможного плавания в этом году для судов такого типа. Поход л/к «Красин» для его выручки из Чаунской губы также стоил государству больших денег.

П/х «Анадырь», «Ванцетти», «Искра» и т/х «Ненец» хорошо провели свои рейсы.

П/х «Искра» в чрезвычайно трудных условиях поздней осени провел трудные, даже в нормальных условиях, операции по разгрузке грузов Дальстроя у Косы Двух Пилотов и вышел последним из Чукотского моря. П/х «Анадырь» сделал дополнительный рейс из Амбарчика на Индигирку. Т/х «Ненец», после выполнения своего рейса, провел дополнительную работу по оказанию помощи буксиру «Якутия» и лихтеру «Тиксинец».

Кроме указанных судов, отличную работу провел п/х «Охотск», выполнив рейс на о. Генриетты и о. Врангеля за экспедицией Академии наук СССР, которую туда доставил л/п «Океан».

План морских перевозок в 1938 г. по Восточному сектору был предусмотрен в прямом направлении в количестве 22 500 *т*.

Общее количество перевезенных грузов в прямом направлении — 21 433 *т*.

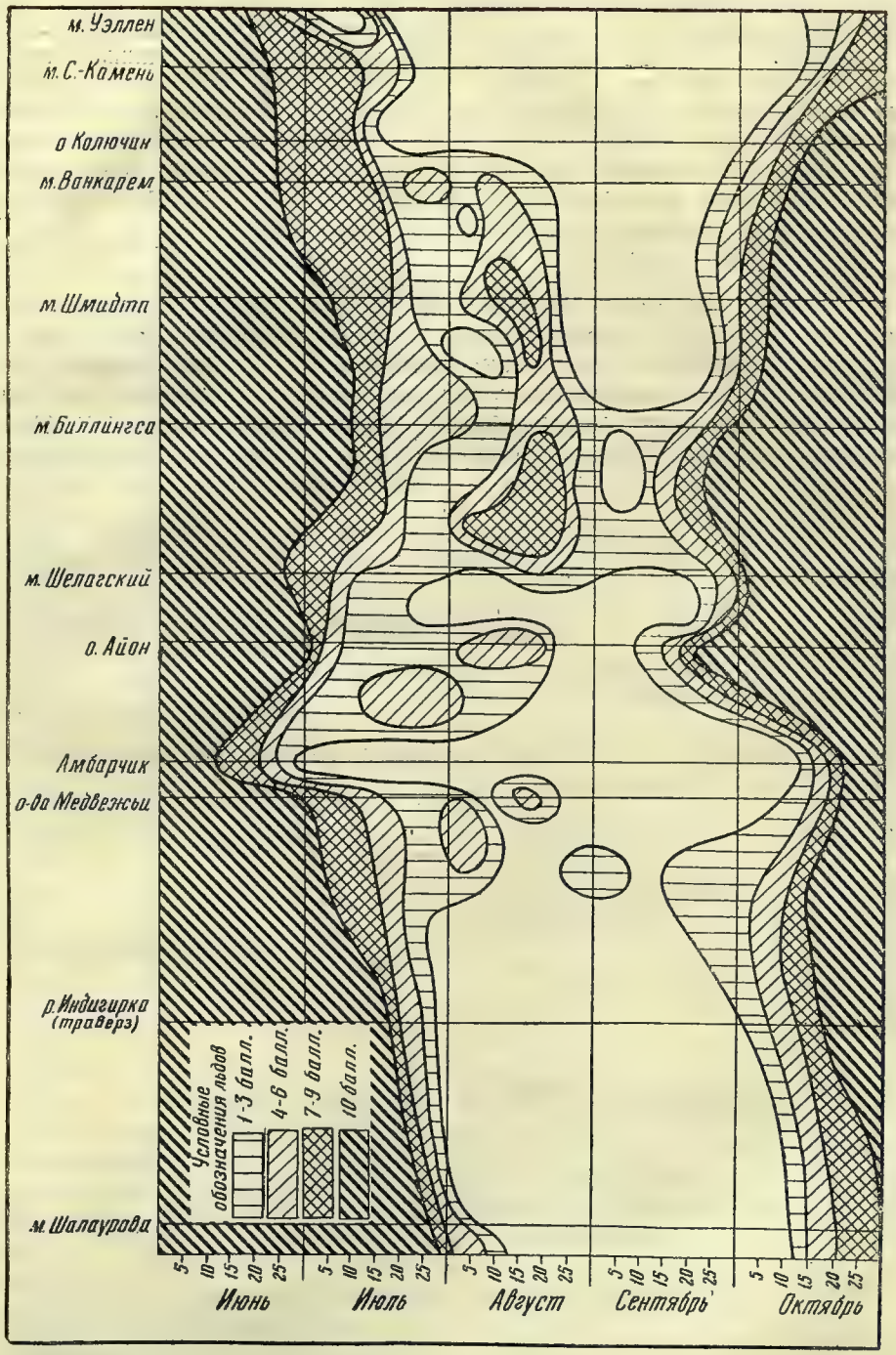
В межпортовом направлении было перевезено 4 004 *т* и в обратном — 3 181 *т*.

Перевезено пассажиров в прямом направлении 625, в обратном 1 063 и в межпортовом 250 человек.

Дополнительными операциями по Восточному сектору были: перевозка на Индигирку 1 100 *т* и разгрузка их в труднейших условиях в 10—11 милях от берега; вывоз из Колымы 1 000 *т* груза и 500 пассажиров, дополнительные заходы на мыс Сердце-Камень и в Чаунскую губу; гидрологический разрез, сделанный «Охотском» от мыса Дежнева до мыса Уэльского и от мыса Сердце-Камень до мыса Лисбурн.

Чтобы превратить Северный морской путь в нормально действующую транспортную магистраль, ежегодно выполняя и перевыполняя планы морских операций, мы должны построить всю работу таким образом, чтобы у нас не было других препятствий, кроме ледовых условий, с которыми мы еще вынуждены считаться. Все остальные препятствия должны быть преодолены в самое короткое время. Наиболее важным и из года в год повторяющимся недостатком является опоздание судов к началу арктической навигации. Повторение ошибки 1938 г., заключавшейся в плохой организации ледовой авиаразведки, должно быть совершенно исключено. Значение этой разведки не может быть переоценено, и всякое отвлечение внимания полярной авиации на более «рентабельные» полеты в корне неправильно.

Необходимо также ввести строгую дисциплину в плавании по Северному морскому пути. Неудачи «Оста», «Кингисеппа» и «Тов. Красина» — прямой результат недостаточной дисциплинированности капитанов. Мы знаем ряд опытных в полярных плаваниях и дисциплинированных капитанов Наркомморфлота, которые совершенно случайно не попадают последнее время в полярные плавания. Необходимо поставить Наркомморфлоту условие персонального утверждения капитанов, идущих в полярные плавания.



Ледовая обстановка в Восточном секторе (1938 г.)

Связь на Востоке часто ставит оперативные действия в очень затруднительные положения. Штаб морских операций в 1938 г. остро чувствовал недостатки связи не только с Москвой и Владивостоком, но и внутри района оперативных действий: с самолетами, с речными пунктами, в передаче сводок и информаций и т. д. Неполадки связи объясняются недостатками аппаратуры на станциях, а также плохой организацией работы и низкой квалификацией радистов. Полярные станции при организации сети ставились по признаку равномерной их разбросанности, а также там, где случайно приставал пароход, привезший материал для постройки станции. Теперь уже настало время выправить этот недостаток в соответствии с установившимися современными требованиями мореплавания и науки.

Гидрография установила в 1938 г. хороший маяк на м. Шелагском, который очень помог в работе л/к «Красин», но длинный перечень пунктов, предъявленный Морским управлением по Восточному сектору, не выполнен. Следует заметить, что требования эти еще не определяют идеального состояния трассы и поставлены только в порядке дня. Срочное выполнение этих требований необходимо для того, чтобы капитаны судов имели возможность пользоваться тем методом плавания, который диктуется ледовой обстановкой текущего года.

Н. П. Степанов

ЗИМОВКА 1937 ГОДА

В историю освоения Советской Арктики навигация 1937 года вошла как позорный пример огромного количества серьезных ошибок, в соединении со злым умыслом. В силу ряда причин по всей трассе Северного морского пути зазимовало двадцать шесть кораблей, среди которых находились крупнейшие ледоколы: «Ленин», «Красин» и «Литке».

Не затрагивая причин этой зимовки, которые в свое время были подробно изложены в соответствующих официальных документах Главсевморпути, автор ставит своей задачей показать в данной статье фактический материал, характеризующий состав караванов, условия и места зимовки каждого судна.

Суда зимовали караванами в различных районах, располагаясь на трассе с запада на восток, от Земли Франца-Иосифа до меридиана Тикси.

1. На Земле Франца-Иосифа в б. Тихой зимовал караван л/п «Русанов», в состав которого входили п/х «Пролетарий» и п/х «Рошаль».

№№ пп.	Наименование судов	Мощность главных машин	Дедвейт	Числен. экипажа	Числен. экипажа, оставленного на зимовку	Начало зимовки	Конец зимовки	Место зимовки
1	л/п «Русанов» . . .	2 200	1 383	39	39	28/XI	2/VI 1938 г.	Земля Франца-Иосифа—б. Тихая
2	п/х «Пролетарий» .	800	1 123	34	34			
3	п/х «Рошаль» . . .	1 500	1 420	34	34			

Со 2 по 15 ноября «Русанов» был занят исправлением баллера руля. После восстановления управления корабля и погрузки пресного льда караван стоял, ожидая подхода л/к «Ермак». 28 ноября стало известно, что «Ермак» пробиться к каравану не может и суда вынуждены остаться на зимовку. «Русанов» подошел к пароходам «Пролетарий» и «Рошаль». В целях экономии угля остались всем караваном на прежнем месте.

Место стоянки судов — одна миля от станции В-ВСВ и около полумили от о. Скотт-Кельти.

Зимовка прошла благополучно, никаких повреждений корабли не имели. 2 июня 1938 г. л/к «Ермак» благополучно вывел весь караван.

2. В районе о. Диксон зимовал караван Карских судов в количестве шести единиц.

№№ пп.	Наименование судов	Дедвейт	Числен. экипажа, оставленного на зимовку	Начало зимовки	Конец зимовки	Место зимовки
1	п/х «Мануччу»	5 450	39 человек	4/XI 1937 г.	6/VII 1938 г.	В бухте Превен, к северу от о. Диксон, соед. пролив Превен
2	„ «Кондина»	4 264				
3	„ «Баурдо»	4 097				
4	„ «Джозина»	5 323				
5	„ «Лучана»	4 800				
6	„ «Ичас-Гане»	5 080				

Караван, выйдя из Игарки 18 октября под проводкой «Сталинграда», следовал в Архангельск; встретив в районе Дудинки молодой сплошной лед, вынужден был двигаться до м. Ефремов Камень, на что истратил 10 суток. 28 октября подошел к м. Ефремов Камень и встретился с л/к «Ермак». В это время весь караван попал в сжатие и дрейфовал на север; некоторые суда в результате получили отдельные повреждения.

Лед находился непрерывно в движении и угрожал целости судов. Дрейф сопровождался сильными сжатиями. Пресный лед торосился у бортов и образовывал препятствия, с трудом преодолеваемые ледоколом.

Необычная обстановка вызывала у малоопытных иностранных судоводителей ужас и оказывала плохое моральное действие на судовые экипажи. Неуверенное управление пароходами сильно затрудняло и без того тяжелую работу ледокола в сложной ледовой обстановке.

До 30 октября л/к «Ермак» пытался двигаться караваном. Затем вынужден был уйти на ледовую разведку, которая подтвердила сложность обстановки и затруднительность движения на запад всего каравана.

1 ноября состоялись переговоры с руководством Главсевморпути, и 4 ноября всем судам было объявлено о предстоящей зимовке.

Ледокол занялся подысканием места для постановки судов на зиму, так как оставление судов на фарватере было равносильно их гибели во время весеннего ледохода. Суда занялись подготовкой к зимовке.

4 ноября 1937 года оставляемые на зимовку суда были установлены в береговом припае в бухте севернее о. Диксон, широта 73°31′, долгота 80°28′. В 12 часов 30 минут по московскому времени они дали прощальный гудок уходящему ледоколу.

Все члены экипажей иностранных судов, кроме 12 человек машинной команды, были сняты л/к «Ермак» и п/х «Сталинград». Остальные 27 человек укомплектованы из числа судовых экипажей л/к «Ермак» и п/х «Сталинград».

Место зимовки оказалось удобным, и она протекала спокойно. 6 июля 1938 года л/к «Ермак» благополучно вывел весь караван с зимовки.

Суда отстоялись хорошо, повреждений не имели. Люди вернулись здоровыми.

3. У южного берега о. Большевик (Северная Земля) зимовал караван л/к «Литке».

№№ пп.	Наименование судов	Мощность главных машин	Дедвейт	Числен. экипажа	Числен. экипажа, оставлен. на зиму	Начало зимовки	Конец зимовки	Место зимовки
1	л/к «Литке»	7 000	—	83	56	19/X 1937 г.	5/VIII 1938г.	Южная оконечность о. Большевик Северной Земли
2	п/х «Крестьянин»	950	3 440	35			6/VIII 1938г.	
3	„ «Урицкий»	950	3 560	38	18		7/VIII 1938г.	
4	„ «Правда»	950	3 440	35			7/VIII 1938г.	
5	„ «Моссовет»	1 800	4 000	36	50		6/VIII 1938г.	
6	б/п «Молоков»	40	132	22			7/VIII 1938г.	

В 1937 г., после бесплодных попыток пробиться сквозь тяжелые льды на запад и затем на восток, караван обезуглился. К 30 сентября на борту л/к «Литке» оставалось всего 150 *т* угля.

Вскоре эти попытки были прекращены, и караван стал ожидать подхода л/к «Ермак».

17 октября л/к «Ермак» находился в 2 милях от каравана, но пробиться не смог.

18 октября «Ермак» выгрузил на лед 180 *т* угля, различные материалы и 12 собак и принял на борт 125 человек экипажа с оставшихся на зимовку судов.

19 октября 1937 года в 3 часа 30 минут л/к «Ермак» снялся к м. Челюскина для выгрузки там самолета Н-20.

Караван «Литке» был оставлен на зимовку с общим числом зимовщиков в 124 человека.

Место стоянки каравана в бухте западнее мыса Вайгач оказалось удовлетворительным.

Зимовка прошла благополучно, и только уже в 1938 году при выводе судов п/х «Моссовет» получил вмятину дрейфующей льдиной по недосмотру экипажа.

С 5 по 8 августа 1938 года л/к «Ермак» вывел караван из льдов, и суда последовали своим ходом в пункты назначения.

Люди возвратились здоровыми.

4. В море Лаптевых в дрейфе зимовал караван л/к «Ленин».

№№ пп.	Наименование судов	Мощность главных машин	Дедвейт	Числен. экипажа	Числен. экипажа, оставленного на зимовку	Начало зимовки	Конец зимовки
1	л/к «Ленин»	7 950	3 828	127	78	3/XI 1937 г.	7/VIII 1938г.
2	п/х «Товарищ Сталин»	950	2 274	35	24		
3	„ «Рабочий»	950	2 513	33	33		погиб 23/I 1938 г. в 9 ч. 10 м.
4	„ «Диксон»	1 750		40	22		7/VIII 1938г.
5	» «Ильмень»	1 000	2 369	35	11		7/VIII 1938г.
6	г/с «Камчадал»			45	45		7/VIII 1938г.

Транспортные суда, следовавшие в 1937 г. в различные пункты назначения, расположенные восточнее пролива Вилькицкого, продвигались караваном под проводкой л/к «Ленин».

В море Лаптевых караван попал в тяжелые льды, и один ледокол не мог обеспечить обслуживание судов всего каравана.

15 октября для оказания помощи с востока подошел л/к «Красин» и до 28 октября совместно с л/к «Ленин» пытался вывести суда каравана, но безуспешно. Уголь убывал, пополнить бункера было неоткуда. Угроза зимовки становилась все более реальной.

С 28 октября ледоколы начали делать попытки подыскать удобное место для установки судов на зимовку.

1 ноября 1937 года началась работа по установке судов на зимовку в районе о. Бегичева (Хатангский залив), в точке 74°28′ с. ш. и 111° 27′ в. д., и 3 ноября суда перешли на зимовочное положение.

Приступили к оборудованию и отеплению помещений, к отправке на л/к «Красин» пассажиров и лишних членов экипажа.

С 14 ноября в районе стоянки каравана начал дуть зюйдовый и зюйд-вестовый ветер. Караван начал дрейфовать, и когда ветер усилился, его вынесло из залива в открытое море и разбросало в различных местах на протяжении 30 миль.

В дрейфе суда поднялись севернее параллели м. Челюскина, а затем под влиянием северных ветров снова спустились на юг. В продолжение всей зимовки дрейф этого каравана подтвердил, что направление и скорость дрейфа в значительной степени зависели от силы и направления ветра.

Все суда неоднократно подвергались сильному сжатию льдов, получили различные повреждения и несколько раз находились под угрозой гибели. П/х «Товарищ Сталин» вынужден был для облегчения судна выгрузить часть малоценного груза на лед. Особенно сжатия участились в январе 1938 года. 23 января п/х «Рабочий» был раздавлен льдами и затонул.

Во время гибели п/х «Рабочий» экипаж успел спасти часть продовольственных грузов, что впоследствии поддержало питание зимовщиков.

Все члены судового экипажа п/х «Рабочий» благополучно перешли на другие суда каравана.

7 августа 1938 года л/к «Красин» подошел на помощь к дрейфующим судам каравана л/к «Ленин» и благополучно вывел их из льдов. Суда прибыли в порт Тикси, люди вернулись здоровыми.

5. В море Лаптевых, в районе Ново-Сибирских островов, в точке 76°10′ с. ш. и 131°10′ в. д., начал свою зимовку караван л/п «Садко» в составе трех ледокольных пароходов.

№№ пп.	Наименование судов	Мощность главных машин	Дедвейт	Числен. экипажа	Начало зимовки	Конец зимовки	Место начала зимовки
1	л/п «Георгий Седов»	2 363	1 538	40	24/X 1937 г.	13/I 1940 г.	Широта 76°10′
2	„ «Малыгин» .	2 800	1 571	46	26/X 1937 г.	28/VIII 1938 г.	Долгота 131°15,1′
3	„ «Садко» . .	2 800	1 613	46	24/X 1937 г.	28/VIII 1938 г.	

Ледокольный ордена Ленина пароход «Седов»

В течение навигации суда были заняты научными работами в различных районах Арктики.

Сначала в море Лаптевых находились только «Седов» и «Садко». «Малыгин» был переброшен в море Лаптевых распоряжением Штаба для оказания ледокольной помощи другим судам.

13 октября три ледокольных парохода собрались у Ново-Сибирских островов, рассчитывая двинуться на восток, но были зажаты льдами и начали дрейф.

До 29 октября на судах еще надеялись на подход л/к «Красин». Был возможен вывод из ледового плена или хотя бы более удобное устройство судов на зимовку.

Однако к 29 октября 1937 г., по донесению с «Красина», окончательно выяснилось, что ледокол не сможет оказать необходимой помощи трем ледокольным судам, зажатым тяжелыми льдами. Л/к «Красин» было предложено вернуться к каравану л/к «Ленин». Морское управление Главсевморпути приказало капитанам л/п «Садко», «Седов», «Малыгин» перейти на зимовочное положение.

Уже на следующий день корабли заглушили котлы, находившиеся до того под парами, и перешли на камельковое отопление. Были приняты меры к консервации машин. Началось отепление жилых помещений.

Помимо экипажей, на судах находились научные экспедиции и студенты Ленинградского гидрографического института. Всего на кораблях было 217 человек.

Весной 1938 г., по указанию Правительства, к каравану ледокольных пароходов (которые к тому времени были вынесены дрейфом льда на океанические глубины Северного ледовитого океана к северу от Ново-Сибирских островов) направилась воздушная экспедиция. Три тяже-

лые машины полярной авиации, пилотируемые летчиками тт. Алексеевым, Головиным и Орловым, доставили на корабли необходимые запасы продовольствия и снабжения, а также вывезли на материк лишнюю часть зимовщиков (184 человека). На трех кораблях было оставлено всего только 33 человека.

28 августа 1938 года к каравану пробился линейный ледокол «Ермак». Два судна — л/п «Малыгин» и «Садко» — были выведены им на чистую воду и своим ходом проследовали к пункту назначения. Из-за тяжелого повреждения рулевого устройства л/п «Седов» был оставлен в дрейфе, превращен в подвижную научно-исследовательскую станцию. На судне находилось 15 человек.

Героическая эпопея дрейфа ледокольного ордена Ленина парохода «Георгий Седов» широко известна. К январю 1940 года дрейфом полярных льдов судно было вынесено к северу от Гренландского моря, куда для вывода «Седова» из льдов был направлен флагманский ледокол «И. Сталин». 13 января 1940 г. за 81-й параллелью состоялась встреча этих судов.

Благодаря самоотверженной работе экипажа л/п «Седов» судно возвращено в порт в полной сохранности и было включено в план морских операций 1940 г.

6. В бухте Кожевникова зимовал л/к «Красин».

После установки судов каравана л/к «Ленин» на зимовку л/к «Красин» начал пробиваться к б. Кожевникова. За 9 суток с огромными трудностями ледокол дошел до места назначения и 13 ноября встал на зимовку в 4 милях от м. Илья.

12 июля 1938 года — при угрозе весеннего ледохода в Хатангском заливе — ледокол закончил зимовку и вышел в открытое море.

В течение зимы были организованы добыча и погрузка на ледокол местных углей в количестве свыше 2 000 *т*.

7. В море Лаптевых, в Оленекском заливе, зимовала шхуна «Смольный», которая, не дойдя до пункта назначения, встала на зимовку 26/IX 1937 года. На борту находилось 7 человек.

Зимовка была столь неожиданной, что при выходе из б. Тикси шхуна имела только рейсовый запас снабжения. Продовольствие и теплую одежду впоследствии доставляли из Тикси. Зимовка протекала спокойно, и шхуна подверглась дрейфу лишь во время весенней подвижки льдов. «Смольному» удалось довольно быстро выбраться из льдов, и он благополучно прибыл в Тикси. Люди вернулись здоровыми.

* * *

При существующей организации ледокольного обслуживания и авиаразведки повторение вынужденных зимовок невозможно.

Зимовка 1937 года по своему масштабу превзошла всякие границы и является следствием злой воли отдельных бывших руководящих работников системы Главсевморпути, понесших должную кару.

Ледовые и метеорологические условия на трассе быстро меняются, и это особенно подчеркивает необходимость полного оперативного подчинения Штабу операций и дисциплинированности капитанов судов. Тогда им без промедления будет обеспечен наиболее легкий в ледовом отношении, рекомендованный курс и в случае необходимости — ледокольная помощь.

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

Приложение 1

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ГРАФИК РАБОТЫ ЛЕДОКОЛОВ В НАВИГАЦИЮ 1939 ГОДА

Западный сектор

Пункты следования	„И. Сталин"	„Ермак"	„Литке"	„Ленин"
Порт отправления	23/VII	26/VII	8/VII	26/VII
Проход новоземельскими проливами	26—27/VII	29/VII	10/VII	28/VII [6]
Приход на о. Диксон	29/VII	31/VII	13—27/VII	28—30/VIII
Проход м. Челюскина	1, 6 и 10/VIII [1]	7,10,11и18/VIII [2]	30/VII	—
б. Тикси	17/VIII	—	13—14/VIII	—
Проход ново-сибирскими проливами	20/VIII	—	8,10,16и20/VIII	—
б. Провидения	27/VIII	—	—	—
б. Угольная	28/VIII	—	—	—
б. Провидения	29—30/VIII	—	—	—
Певек	3/IX	—	—	—
Амбарчик	4—5/IX	—	—	—
Проход ново-сибирскими проливами	7—8/IX	—	22/VIII, 4/IX [5]	—
Проход м. Челюскина	10/IX	2/IX [3]	16/IX	—
о. Диксон	12—21/IX	17/IX—9/X [4]	20/IX, 13/X [4]	19/IX—21/X [4]
Проход новоземельскими проливами	26/IX	22/X, 30/X	22/X, 27/X	30/X
Возвращение в порт	28/IX	3/XI	31/X	2/XI
Продолжительность рейса (в сутках)	67	110	115	99

Восточный сектор

Пункты следования	„Л. Каганович"	
	В прямом направлении	В обратном направлении
Владивосток	7/VII	
б. Провидения	18/VII—28/VII	
м. Шмидта	16/VIII—16/VIII	
б. Амбарчик	17/VIII—21/VIII	
о. Врангеля	27/VIII—28/VIII	
м. Шмидта	29/VIII—1/IX	
Певек	2/IX—12/IX	
б. Амбарчик	16/IX—20/IX	
Певек		22/IX—23/IX
б. Провидения		26/IX—2/X
Владивосток		11/X суток
Продолжительность рейса	—	96 суток

[1] После 10/VIII принимал бункер с угольщика «Пинега» у островов Комсомольской Правды.

[2] После 18/VIII был занят на гидрологических работах в проливе Вилькицкого.

[3] Оказывал помощь л/п «Садко», потерпевшему аварию, а позднее пытался доставить грузы к о. Домашнему.

[4] Принимал участие в Енисейской операции.

[5] Находился в Тикси в ожидании каравана барж с назначением на Индигирку.

[6] Обеспечивал проводку судов Карской операции в Югаре.

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ГРАФИК РАБОТЫ
Западный

№№ пп.	Название судов	Порт отправления		Диксон	Проход м. Челюскина
		Порты	Даты		
1	2	3	4	5	6
1	„Узбекистан“	Мурманск	9—18/VII	23—27/VII	30/VII
2	„Циолковский	„	14—21/VII	26—27/VII	30/VII
3	„Мироныч“	„	23—28/VII	4—7/VIII	10/VIII
4	„Сакко“	„	15—22/VII	29/VII	1/VIII
5	„Моссовет“	„	12—29/VII	3—7/VIII	11/VIII
6	„Урицкий“	„	16—26/VII	2/VIII	6/VIII
7	„Крестьянин“	„	13—25/VII	1—2/VIII	6/VIII
8	„Кара“	„	16—24/VII	31/VII—2/X	6/VIII
9	„Казахстан“	„	6—15/VII	22—27/IX	30/VII
10	„Правда“	„	22—28/VII	4—7/VIII	10/VIII
11	„Пинега“	„	19—22/VII		10/VIII
12	„Диксон“	Архангельск	23—29/VII	5—7/VIII	10/VIII
13	„Сталинград“	„	18—25/VII	1—3/VIII	7/VIII
14	„Юкагир“	Мурманск	5/VI—18/VII[1]	26—27/VII	30/VII
15	„Аркос“	Архангельск	11—18/VII 24—30/VIII	—	—
16	„Сибиряков“	„	14—19/VII	28—31/VII	—
17	„Дежнев“	„	16—17/VIII	22—23/VIII	26/VII-2/IX
18	„Вологда“	„	7/IX	Один рейс по пунктам	
19	„Пролетарий“	„	4/VII	Один рейс по пунктам	
20	„Русанов“	„	11/VI	Четыре последователь	
				Новой Земли и Земли	

[1] В графе 4 указано время с момента выхода из Мурманска в Ленинград за горючим по момент выхода из Мурманска в арктический рейс. [2] Провидение. [3] Усть-Порт. [4] Амдерма. [5] Кара. [6] Маре-Сале. [7] Белый. [8] Уединение. [9] Дудинка. [10] Оловянный. [11] Челюскин. [12] Русский. [13] У. Таймыры. [14] Стерлегово. [15] Устье Таймыры. [16] Стерлегов.

Приложение 2

ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ В НАВИГАЦИЮ 1939 ГОДА
сектор

Место назначения		Проход м. Челюскина	Диксон	Игарка	Дата возвращения	Общая продолжительность рейса	№№ пп.
Даты	Порты						
7	8	9	10	11	12	13	
18/VIII-3/IX	Амбарчик	7/IX	—	27/IX—6/X	17/X—11/XI	125	1
18/VIII-3/IX	„	7/IX	—	21—30/IX	10/X—27/X	105	2
20/VIII-2/IX	„	7/IX	—	14—24/IX	8/X—23/X	92	3
19/VIII	„	7/IX	—	15—24/IX	5/X—16/X	93	4
25/VIII-5/IX	Певек	10/IX	12/IX	16—29/IX	12/X—1/XI	111	5
12—23/VIII	Тикси	—	—	—	5-9/IX[2]	55	6
12—23/VIII	„	3/IX	—	9—23/IX	7/X—22/X	101	7
27/VIII—1/IX	Кожевн.						
12—30/VIII		2/IX	—	9—22/IX	12/X—18/XI	124	8
4—10/VIII	Тикси	1—3/IX	—	7—24/IX	2/X—7/X	93	9
12—23/VIII	Яна						
23—26/VIII							
15/VIII-5/IX	Тикси	15/IX	18—22/IX	25—29/IX[3]	11—19/X	89	10
9—11/IX	Кожевн.						
11—17/VIII	о. Комс. Правды	—	—	25/IX—5/X	29/X—5/XI	109	11
23/VIII-5/IX	Дудинка						
7/IX—19/IX	Диксон						
12—22/VIII	Кожевн.	24/VIII	25/VIII 10—22/IX	29/VIII-7/IX 26/IX—6/X	18/X—4/XI	104	12
12—18/VIII	„	7/IX	9—13/IX	—	19—20/IX	64	13
21/VIII-2/IX	Тикси						
4—5/IX	Анабара						
22—24/VII[4]	Кожевн.	18/VIII	21—22/VIII	—	26/VIII	82	14
2—5/VIII							
10—14/VIII	Тикси						
27/VII—2/VIII[5]			10—18/VIII 6—18/IX	28/IX—5/X	26/X—9/XI	121	15
3—4/VIII[6]							
6—8/VIII[7]							
3—5/IX[7]							
5—22/VIII[8]			24—25/VIII	6/X—13/X[9]	3/XI—13/XI	122	16
27—28/VIII[10]			19—20/IX				
7—9/IX[11]							
10—12/IX[12]							
13—14/IX[13]							
15—17/IX[14]							
4—21/IX[15]			4—7/X	26—29/IX	3/XI	85	17
21—22/IX[16]				30/IX-2/XI[9]			
Новой Земли					30/X	52	18
Новой Земли					11/VIII	38	19
ных рейса по пунктам							
Франца-Иосифа					29/IX	110	20

Восточный сектор

№№ пп.	Название судов	Порт отправления Владивосток	Провидение	Мыс Шелагский	Амбарчик	Тикси	Мыс Шелагский	Провидение	Дата возвращения во Владивосток	Общая продолжительность рейса
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	„Анадырь“	19/VI—14/VII	26—28/VII	10/VIII	14/VIII	—	25/VIII	11—18/IX	22/X	125
2	„Ненец“ . .	24/VI—15/VII	27—27/VII	30/VII	31/VII	15—17/VIII	27/VIII	2—2/IX	14/XI	82
3	„Комсомольск“ .	19/VI—15/VII	25—27/VII	15/VIII	20/VIII	24—30/VIII	15/IX	23—29/IX	8/XI[1]	141
4	„Революционер“ . .	14/VI—6/VII	17—21/VII	25/VII	28/VII	—	—	—	29/IX[2]	107
5	„Волга“ . .	27/VI—25/VII	5—5/VIII	8/VIII	12/VIII	—	21/IX	28/IX/6/X	—	101
6	„Ванцетти“	27/VI—26/VII	10—12/VIII	25/VIII	4/IX	—	15/IX	26—30/IX	18/XI[3]	144
7	„Игарка“ .	5/VIII[4]	—	—	—	—	—	10/IX	—	36

[1] До 8/XI продолжал находиться в чартере и выполнять перевозки на восточное побережье Чукотки.

[2] Сквозной в Мурманск.

[3] До 18/XI продолжал находиться в чартере и выполнять перевозки на восточное побережье Чукотки.

[4] Сахалин.

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

Редактор *М. А. Богуславская.*

Подписано к печати 6/II 1941 г. Тираж 3000 экз. Печ. л. 16¾ + 3 вклейки. Зн. в 1 п. л. 56448. Уч.-авт. л. 22,37. Л13613. Зак. 536.

Цена 10 р. [redacted]

Типография «Искра революции», Москва, Филипповский, 13.